

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA
SOCIÉTÉ DES NATIONS
ET LA
NAVIGATION AÉRIENNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le samedi 7 juin 1919, à 4 heures 1/2

PAR

Pierre BESANÇON

Président : M. PIÉDELIÈVRE, professeur

Suffragants : { MM. JÈZE, professeur
BASDEVANT, agrégé

PARIS
JOUVE & C^o, ÉDITEURS
15, RUE RACINE, VI^e

1919

Thèse
Paris
1919.

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

20185

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA
SOCIÉTÉ DES NATIONS
ET LA
NAVIGATION AÉRIENNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le samedi 7 juin 1919, à 4 heures 1/2

PAR

Pierre BESANÇON



Président : M. PIÉDELIEVRE, professeur

*Suffragants : { MM. JÈZE, professeur
BASDEVANT, agrégé*

PARIS
JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS
15, RUE RACINE, VI^e

1919

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

EDITEURS

RACINE, VI.

1919

LA SOCIÉTÉ DES NATIONS

ET LA NAVIGATION AÉRIENNE

Si quelque prochain jour, la Société des nations devient une réalité, la besogne ne lui fera point défaut. Des problèmes, si divers que les esprits même les plus pénétrants et les plus avertis ne peuvent se flatter de les entrevoir tous, s'imposeront à son attention et solliciteront son activité. C'est sur l'un d'eux que nous voudrions émettre quelques suggestions.

Une des premières tâches de la Société des nations devra être d'élaborer une réglementation internationale de la navigation aérienne. Sur ce point en effet, elle se trouvera devant une table rase. Jusqu'ici les congrès et conférences ne se sont guère préoccupés de cette question qui ne se posait pas d'une manière pressante, la locomotion aérienne n'étant qu'à ses débuts. A la Haye, par exemple (1897-1907), ce sujet ne fut point effleuré, alors que presque tout le domaine du droit international était renouvelé. Mais depuis l'aviation a fait de si rapides progrès qu'il est permis d'imaginer le moment où elle prendra

rang parmi les moyens pratiques de locomotion à côté des chemins de fer et des automobiles. N'assure-t-elle pas déjà le service postal entre la France et la Corse ? Et ne dit-on pas que des aéronefs à ailes variables, doués d'une stabilité qui manquait trop jusqu'ici, vont bientôt sortir des usines et faire le transport des passagers et des marchandises de Paris à Londres ?...

La Société des nations devra donc ici faire vite et tout, car dans cette matière moins que dans toute autre, l'existence de législations nationales, différentes pour chaque pays, ne serait opportune. Dans un discours prononcé à la séance d'ouverture du troisième Congrès international du droit aérien, à Francfort-sur-le Mein, le 25 septembre 1913, le Dr Esnest Zittelmann disait, non sans raison : « y a-t-il donc réellement un motif pour que le droit privé soit si différent en Allemagne, en Suisse, en Autriche, en France, pour ne nommer que ces pays ? Est-ce que l'idée la plus haute n'est pas que les peuples, dont la communauté de culture devient de jour en jour plus étroite, possèdent aussi un jour un droit commun, qu'il y ait alors un jour (pour employer l'expression connue) « un droit mondial » Lorsqu'on a émis cette idée pour la première fois, on a souri... Certainement les difficultés qui se rencontreraient pour concilier les règles de droit privé déjà en vigueur entre les différents Etats étaient extrêmement

grandes, car aucun Etat ne renonce volontiers aux règles de droit qu'il possède déjà, et cependant on vient de faire en cette voie un pas important en avant en ce que dernièrement on a créé des lois mondiales concernant les lettres de change. *Il me paraît moins difficile d'obtenir une conciliation là où il s'agit dans tous les Etats de la création de nouvelles règles de droit pour un ordre de questions, qui n'a encore jamais été réglé. Il en est ainsi pour la réglementation de la locomotion aérienne.* Je n'ai pas besoin de décrire ici l'utilité d'une conciliation en vue de l'unification du droit international. Le commerce aérien serait infiniment facilité ; les aéronautes pourraient, en quelque endroit qu'ils se trouvent, apprécier beaucoup plus sûrement ce qu'ils peuvent faire ou ne pas faire pour rester dans la légalité (1).

Il est d'évidence qu'un accord international serait hautement désirable et avantageux en ce qui touche la navigation aérienne et il ne paraît pas qu'il soit de réalisation trop difficile. Par la seule force des nécessités pratiques, les Etats n'ont-ils pas déjà abouti à une législation commune en ce qui concerne les chemins de fer, les postes, télégraphes et téléphones ? — Ce qui a pu se faire alors que les peuples, en pleine bataille économique, se repliaient

1. *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, avril 1915, p. 114-15.

sur eux-mêmes sera, à bien plus forte raison, possible quand ils se seront groupés en société. Dès lors la Ligue des nations ne serait-elle pas bien inspirée en inscrivant bientôt à son ordre du jour la question de la locomotion aérienne ? Le problème est neuf, urgent à résoudre et ne paraît pas de nature à susciter de la part des Etats de trop vives susceptibilités ; ce pourrait être un heureux lever de rideau. Vers quelles solutions la Société des nations devrait-elle orienter ses efforts : tel sera l'objet de l'étude qui va suivre...

CHAPITRE PREMIER

Dans le Code civil de la plupart des pays, l'on rencontre des articles qui, s'ils étaient entendus à la lettre, rendraient pour ainsi dire, impossible la navigation aérienne. Il en serait ainsi notamment en France : l'article 552 dispose en effet que « la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous... » Dans un article paru dans *la Revue du droit international public*, en mars-avril 1914, M. Mérignhac a signalé ce côté de la question : « Si l'on prenait à la lettre les dispositions de certaines législations positives, on arriverait à cette conclusion que le propriétaire du sol est également propriétaire à l'infini du dessus comme du dessous, en sorte qu'il pourrait interdire absolument le vol au-dessus de son fonds ; et de cette façon les propriétaires réunis d'une région ou d'un Etat rendraient à leur gré impossible la navigation aérienne sans aucune utilité pour eux, du reste, et pour le plus grand dommage de la communauté internationale. Ces législations ont leur origine dans une sorte de déformation

des textes du droit romain par les glossateurs. Le droit privé romain rangeait l'air parmi les choses communes au même titre que la mer et l'eau courante, c'est-à-dire parmi ces choses qui, par leur nature, échappent à une appropriation exclusive et dont l'usage est commun à tous. A cette notion primordiale, les glossateurs ajoutèrent celle de l'espace aérien approprié depuis le sol, en sorte que, à côté de l'air, substance gazeuse insusceptible d'appropriation individuelle, ils admirent le droit du propriétaire du sol, maître à l'infini de l'étendue aérienne au-dessus de son fonds, comme il l'était également de la propriété du dessous. De là l'usage traditionnel : *qui dominus est soli dominus est cæli. Dominus soli, dominus cæli...* La règle est passée dans un certain nombre de législations modernes qui proclament infini le droit du propriétaire du sol. Citons les Codes civil français, article 552, belge, article 552, espagnol article 350, italien article 440, hollandais article 626... La législation coutumière anglo-saxonne évolua également dans ce sens. Toutefois, d'autres Codes modernes, tout en admettant le principe, le limitent d'une façon raisonnable. Le Code civil allemand, article 905, dispose que le propriétaire du sol ne peut interdire les travaux entrepris à une telle hauteur ou à une telle profondeur qu'il n'ait plus d'intérêt à les empêcher. Le Code civil suisse, article 667, restreint le droit du propriétaire

à toute la hauteur et la profondeur utiles à son exercice ; le Code civil portugais, article 2.288, limite son droit à la hauteur qu'il peut atteindre par ses entreprises. Le Code civil des cantons des Grisons article 185, édicte que la propriété s'étend à l'espace aérien au-dessus et au tréfonds au-dessous, en tant que l'un ou l'autre peuvent être utiles aux propriétaires (1).

En apparence, les législations des principaux pays se partagent donc en deux groupes en ce qui touche les droits du propriétaire sur le dessus et le dessous : celles du type français qui se bornent à déclarer que « la propriété du sol comporte, la propriété du dessus et du dessous » et celles du type allemand qui, tout en acceptant le même principe, y apportent d'expresses restrictions... Mais, en réalité, les différences n'existent guère qu'à la surface. Il suffit pour s'en convaincre d'examiner l'interprétation donnée, par exemple, par la jurisprudence française à l'article 552.

Tout d'abord, le propriétaire du sol est fondé à demander l'élagage des branches qui avancent sur son terrain. Ainsi décidé par l'article 673 « Celui sur la propriété duquel avancent les branches des arbres du voisin peut contraindre celui-ci à les couper...

Il peut également faire enlever les câbles ou fils

1. Mérignhac, *le Domaine aérien privé et les droits de l'aviation en temps de paix et de guerre* : loc. cit., p. 211-212.

électriques qui seraient placés au-dessus de sa propriété par une compagnie d'électricité (Tribunal civil de Tours, 19 janvier 1887. D. P., 1900. 2. 361 sous note *a.* ; Tribunal civil de Compiègne, 19 décembre 1888. D. P., 1900. 2. 361 sous note *b.* ; Tribunal de Paix de Lille, 15 novembre 1899. D. P., 1900. 2. 361 ; Tribunal civil Bordeaux, 27 novembre 1908. D. P., 1910. 2. 17, et sur appel Bordeaux, 24 octobre 1910. D. P., 1910. 2. 336). Le droit du propriétaire subsisterait même dans le cas où les câbles seraient placés au-dessus d'un chemin privé (Tribunal civil de la Seine, 19 mai 1908. *Revue de la Gazette des Tribunaux*, 1909, 1^{er} novembre 2. 18).

Par suite de la loi du 15 juin 1906, le propriétaire ne peut pas s'opposer au passage au-dessus de son immeuble de fils conducteurs d'énergie électrique s'ils appartiennent à des compagnies d'éclairage reconnues d'utilité publique : mais il a droit à des indemnités (Tribunal civil de Bordeaux, 27 novembre 1908 et Tribunal civil de la Seine, 19 mai 1908. Dissertation de M. Berthélemy (D. P., 1910. 2. 17. note 1, t. I).

Voilà les hypothèses les plus intéressantes où la jurisprudence a consacré le droit du propriétaire à l'espace aérien qui se trouve au-dessus de son terrain : élagage des branches s'étendant sur un fonds voisin ; établissement de câbles et de fils électriques. Notons que, dans ces deux cas, le propriétaire du

sol sous-jacent subissait un préjudice indéniable : dans le premier, ses récoltes étaient compromises par l'ombre des arbres : dans le second il y avait, comme l'observe M. Mérignhac « une organisation permanente constituant une sorte d'emprise, une véritable expropriation pour cause d'utilité privée compliquée d'une menace perpétuelle d'incendie par suite d'un affaissement possible des câbles ou de la projection d'étincelles électriques (1). »

En dépit des termes généraux et sans restriction de l'article 552, il a été jugé que l'espace aérien situé au-dessus d'un fonds n'est pas la propriété exclusive du propriétaire de ce fonds *et qu'en conséquence le chasseur qui fait lever sur son fonds une pièce de gibier et qui la tire au moment ou ayant pris son vol, elle se trouve au-dessus de la propriété d'autrui ne commet pas le délit de chasse sur le terrain d'autrui, sans le consentement du propriétaire* (Tribunal correctionnel de Douai, 13 décembre 1879. D. P., 80. 3. 103).

Il y a mieux, une jurisprudence existe à raison même du survol par avions : la voici, telle qu'elle est rapportée par M. Mérignhac. « Le cas typique est celui jugé par le Tribunal de la Seine à la date du 6 juillet 1912, dans l'action intentée par certains propriétaires de Buc contre la Société Farman qui

1. Mérignhac, *loc. cit.*, p. 212.

possède à Toussus-le-Noble de nombreux hangars où se trouvent un certain nombre d'aéroplanes servant aux exercices d'une école d'aviation. Voici comment les demandeurs formulaient leurs griefs : « C'est au-dessus de nos propriétés, *à une hauteur moindre de 200 mètres et parfois arrivant à 5 mètres seulement*, une circulation presque incessante d'aéroplanes qui nous trouble dans la jouissance de notre droit de propriété ; nos chevaux, nos chiens, nos moutons sont effrayés, le gibier déserte nos terrains. De plus, un public nombreux envahit nos champs et nous cause un préjudice considérable, des atterrissages fréquents endommagent nos récoltes... »

Le Tribunal a accordé 500 francs de dommages-intérêts à raison de la gêne pour l'exploitation éprouvée par le fermier des terres de Buc : aux autres demandeurs, il n'a alloué que les dépens pour tout dommage et a *refusé d'entrer dans la voie des astreintes pour les actes futurs*, déclarant que la menace d'un préjudice éventuel n'est une cause légitime d'action que si elle constitue par elle-même un trouble actuel dans la possession ou la jouissance. Or le trouble invoqué ne résultait pas d'actes permanents et continus, mais de faits accidentels et discontinus. Le Tribunal a *ajouté qu'il ne saurait, sans dépasser la limite de ses attributions, fixer la hauteur à laquelle les aviateurs doivent s'élever ou indiquer les appareils silencieux dont doivent être*

munis les aéroplanes pour ne pas devenir une cause de trouble dans la jouissance des voisins, tous points qui rentreront dans une réglementation de la navigation aérienne (1).

Dans les additions au nouveau *Code civil Dalloz*, (édition de 1914), le jugement ci dessus rappelé est ainsi interprété : « Les propriétaires ou locataires des terrains au-dessus desquels évoluent quotidiennement des aéroplanes d'une école d'aviation sont fondés à réclamer des dommages-intérêts aux directeurs de cette école pour le trouble apporté dans la jouissance et l'exploitation de leurs biens, l'insécurité dont ils sont menacés aux cours de leurs travaux et les bruits de nature à effrayer le gibier ; mais ils ne peuvent demander aux Tribunaux de fixer pour l'avenir la hauteur minima à laquelle les aviateurs devront s'élever ou les appareils silencieux dont les aéroplanes devront être munis pour pouvoir évoluer au-dessus de leurs terrains. (Dissertation de M. Lalou. D. P., 1913. 2. 117, note n° 2. Tribunal civil de la Seine, 6 juillet 1913, 2. 117).

Dans l'espèce soumise au Tribunal de la Seine, les demandeurs n'émettaient pas la prétention de faire interdire tout vol d'avions au-dessus de leurs propriétés, ils soutenaient seulement qu'il y avait abus — et que des préjudices d'ordres divers leur étaient

1. Mérignhac, *loc. cit.*, p. 213-214.

causés. Leur action se fondait bien plus sur l'article 1382 du Code civil que sur l'article 552. Sur ce terrain le Tribunal leur donnait raison, mais il évitait avec soin de se prononcer sur la question des droits des propriétaires sous-jacents sur l'espace aérien. Son jugement resterait justifié, même si l'article 552 n'existait pas dans notre Code.

Plus récemment — la première chambre du Tribunal civil de la Seine a rendu un jugement plus significatif — « M. Heurtebise, propriétaire de la ferme de Villeroy, commune de Guyancourt, près de Versailles, demandait au Tribunal de déclarer qu'aux termes de l'article 552 du Code civil, le vol au-dessus de ses terres est interdit, à raison de son droit strict de propriété, qui s'applique à la surface comme à tout ce qui la domine, c'est-à-dire aux étendues aériennes, à quelque hauteur qu'elles puissent s'élever. M. Heurtebise réclamait à titre de provision, 5.000 francs de dommages-intérêts et la fixation d'une astreinte de 200 francs par chaque survol constaté (1).

Cette fois, la question qui nous intéresse ici était nettement et explicitement posée. Voici la réponse du Tribunal : « Attendu que si, aux termes de l'article 552 du Code civil, la propriété du sol emporte effectivement la propriété du dessus, ce principe

1. Mérignhac, *loc. cit.*, p. 214.

doit raisonnablement se restreindre, au profit du propriétaire, à la seule hauteur d'atmosphère utilisable, soit au point de vue constructions et accessoires de constructions, tels que peuvent les concevoir et les réaliser l'architecture et la science de l'ingénieur, soit au point de vue plantations de tout genre : que, passé cette hauteur appréciée et fixée selon les données ou les pratiques tracées par l'usage, le bon sens, les règles scientifiques et les circonstances spéciales à chaque cas, la liberté de l'air est complète et la circulation aérienne demeure, dans l'état actuel de la législation, affranchie de toute entrave, et ne saurait provoquer d'autres réclamations de la part des propriétaires des immeubles au-dessus desquels on se livre à des exercices de survol, que celles qui se basent sur des fautes susceptibles, en dehors du fait isolé de survol, de constituer de la part des aviateurs des quasi-délits qui auraient été pour ces propriétaires la source de dommages leur permettant de solliciter selon les règles du droit commun des réparations pécuniaires, par application des dispositions de l'article 1382 du Code civil : Attendu que Heurtebise ne peut fonder son droit aux dommages-intérêts qu'il sollicite sur le seul fait qu'au-dessus de ses propriétés auraient volé, plus ou moins souvent, et depuis plus ou moins longtemps, des avions appartenant à l'un ou à l'autre des trois défendeurs et montés par leurs pilotes ou

leurs élèves... » (Tribunal de la Seine, 20 juin 1914. *Gazette des Tribunaux* du 20 juin 1914).

Ce jugement peut se passer de commentaires, tellement il est net et décisif. De l'avis du Tribunal, la demande de Heurtebise ne peut pas trouver de base dans l'article 552, mais seulement dans l'article 1382. « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »

Voler au-dessus des propriétés de qui que ce soit ne constitue en soi ni un délit ni un quasi-délit ; c'est un acte licite qui ne peut dès lors, par cela seul qu'il se produit, ouvrir une action en indemnité. Mais dans l'état actuel des choses, cet acte peut aisément devenir abusif et donner lieu à des dommages-intérêts. Le développement de la navigation aérienne ne saurait donc être gêné par les règles de notre droit privé. Selon la formule du Tribunal civil de la Seine « *la liberté de l'air est complète et la circulation aérienne demeure, dans l'état actuel de la législation, affranchie de toute entrave*, sauf bien entendu, application possible de l'article 1382.

Nous sera-t-il permis, à propos de l'article 552, de présenter quelques observations d'une portée plus générale. Il semble, à lire notre Code, que le droit de propriété a une nature spéciale, qu'il est particulièrement énergique et intrangible. Ainsi l'ar-

ticle 544 déclare que la propriété est « le droit de jouir et de disposer des choses *de la manière la plus absolue* ». On est encore tout près de la Déclaration des Droits de l'homme et du citoyen qui, dans son article 1^{er}, proclame que « la propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité ». Ce ne sont là que des formules sonores, mais vides.

Comme l'observe M. Planiol, « l'exercice matériel du droit de propriété n'est cependant pas absolument libre. On peut même remarquer à ce sujet que l'article 544 contient deux propositions contradictoires. Après avoir dit que le propriétaire est libre d'user de sa chose « de la manière la plus absolue », le texte ajoute « pourvu qu'il n'en fasse pas un usage *prohibé par les lois ou les règlements* ». C'est ouvrir la porte à toutes restrictions possibles, et de fait le législateur ne s'est pas fait faute d'entourer la propriété, surtout la propriété foncière, d'un réseau de formalités administratives et de gênes de toutes sortes. Les lois qui les établissent s'inspirent tantôt de l'utilité générale (considérations d'hygiène, de défense militaire, etc.), tantôt d'un simple intérêt fiscal..... Ainsi, si l'on peut dire que la propriété est le plus large et le plus complet de tous les droits réels, il est faux de dire comme le fait l'article 544,

que ce droit est absolu. Le Code civil abandonne même sans réserve à l'administration le droit de réglementer l'usage que les particuliers font de leurs propriétés. L'arbitraire est complet. Dans la pratique, les mœurs modernes et les traditions politiques protègent seules la propriété contre les entreprises et les témérités du pouvoir « *de limite légale, il n'y en a point* » (1).

Dans une note, le savant professeur ajoute même : « nos mœurs politiques sont en train de changer à cet égard. A l'époque actuelle, des charges excessives sont systématiquement imposées à la propriété foncière, particulièrement à Paris, par voie d'arrêtés préfectoraux... »

C'est à ce point que de nouvelles analyses du droit de propriété ont été tentées qui s'attaquent directement à son caractère d'intangibilité. Dans ses principes généraux de droit administratif. M. Jèze écrit : « Le pouvoir de propriété est un statut légal ; *il peut donc être modifié à tout instant par la loi...* » (2).

Si telles sont les réalités et les tendances en ce qui touche la propriété du sol, il est évident que la Société des nations ne rencontrera pas dans les prétentions des propriétaires fonciers d'obstacles sérieux à l'établissement de routes de l'air dans des

1. Planiol, t. I, p. 720, édit., 1915.

2. Jèze, *loc. cit.*, p. 95.

conditions que nous indiquerons par la suite. Alors que l'évolution se fait actuellement dans le sens d'une restriction des droits des propriétaires du sol, il n'y a pas de chances qu'on leur laisse s'annexer l'espace aérien... Et ce sera justice car, selon la forte parole de M. Saleilles « les droits de la propriété individuelle ne peuvent prétendre à détruire la propriété commune ».

Dans une étude assez récente, M. Blachère raconte que les conférences des avocats stagiaires de Paris et de Toulouse ont discuté, les 13 février 1905 et 11 mai 1911, la question de savoir si le propriétaire peut demander en vertu de l'article 552 du Code civil, des dommages-intérêts à l'aviateur qui serait passé au-dessus de sa propriété sans intention malveillante et à une assez grande hauteur : elles se sont prononcées pour la négative (3) suivant ainsi d'ailleurs l'opinion des maîtres du droit.

Ihéring, par exemple, est d'avis que, si le droit de propriété s'étend théoriquement à l'atmosphère et au-dessous, il ne faut pas cependant dépasser les exigences pratiques réclamant seulement qu'on n'enlève pas au propriétaire l'air, la lumière et la vue du ciel, qu'il ne soit pas empêché de bâtir aussi haut qu'il le veut et qu'on ne lui rende pas le séjour sur son fonds impossible en remplissant l'atmosphère

1. Blachère, *l'Air voie de communication et le droit*.

Besançon

d'odeurs pestilentielles, d'une fumée et d'une poussière exagérées. Au delà de ces limites le droit à l'atmosphère perd sa raison d'être (1). Dans le même sens, MM. Aubry et Rau (*Cours de Droit civil français*, 5^e édit., t. II, § 192, p. 281).

Il serait oiseux de multiplier les citations ; ni la jurisprudence, ni la doctrine n'accordent aux propriétaires du sol des droits incompatibles avec le développement de la navigation aérienne. Les divers intérêts en présence se concilieront aisément, d'autant que les progrès techniques de l'aviation rendront le survol de moins en moins gênant pour les propriétaires fonciers. Peut-être même un jour verra-t-il où les propriétaires regarderont comme une bonne aubaine l'établissement des lignes d'aéroplanes, comme cela est aujourd'hui le cas pour les lignes de chemins de fer...

De ce côté donc la Société des nations ne se heurtera pas à des entraves sérieuses. Les propriétaires seront accommodants, soit qu'ils ne puissent être autrement soit qu'ils y aient avantage : mais les Etats ?...

1. Ihéring, *Œuvres choisies*, éd. de Meulenaere, 1893, t. II, p. 105 et suiv.

CHAPITRE II

Pendant la guerre, les Etats neutres — la Suisse et la Hollande notamment — se sont comportés comme si la couche d'air qui les baigne était une *annexe* de leur territoire. C'est ainsi qu'ils ont tiré sur les avions qui s'y aventuraient, les saisissant à l'atterrissage et internant leurs occupants. Ils n'eussent point agi différemment vis-à-vis d'une armée étrangère rejetée vaincue à l'intérieur de leurs frontières : preuve manifeste que ces Etats estimaient avoir sur l'atmosphère située au-dessus d'eux les mêmes droits que sur leur propre territoire.

Que telle ait été la conception des Etats neutres, surtout de la Suisse et de la Hollande, M. Louis Rolland, professeur à la Faculté de droit de Nancy, l'a amplement démontré dans une étude qu'il a fait paraître en 1916. « Dès le début des hostilités, le gouvernement Suisse a fait savoir aux gouvernements limitrophes qu'il était interdit aux aviateurs étrangers de survoler le territoire de la Confédération et que tous les moyens seraient, le cas échéant,

employés pour s'opposer à leur passage. Une note a été communiquée en ce sens au gouvernement français le 8 août 1914 (*Journal officiel* du 10 août ; elle l'a été également aux autres gouvernements ; *Le Temps* du 20 août 1914). Des instructions militaires des 4 et 10 août 1914 ont en même temps précisé que les troupes fédérales pourraient tirer sur les avions étrangers, mais seulement sur l'ordre d'un officier. Ces instructions ont été renforcées le 22 août 1916, à la suite de l'incident de Porrentruy, de façon à permettre aux sentinelles et détachements, dans la région frontrière, d'ouvrir le feu contre tout avion dont la nationalité étrangère et la présence au-dessus du territoire Suisse ne fait aucun doute (1) ».

Des aéronefs belligérants ayant, dès les premiers mois de la guerre, survolé le territoire helvétique, les ministres de la Confédération élevèrent des protestations auprès des gouvernements près desquels ils étaient accrédités. Ceux-ci exprimèrent des regrets — sans faire de réserves, sauf toutefois le cabinet britannique — lequel spécifia que « ses excuses ne devaient pas être interprétées comme impliquant reconnaissance de sa part d'un principe du droit des gens concernant la souveraineté sur l'espace aérien ». De cette attitude du gouvernement anglais — l'on peut, semble-t-il, dégager cette conclusion :

1. Rolland, *les Pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de 1914*, p. 83.

il reconnaît le droit de la Confédération de prohiber le survol à l'intérieur de ses frontières d'avions belligérants, mais il n'admet pas que cette interdiction soit présentée comme un corollaire de la souveraineté de la Suisse sur l'air qui l'enveloppe — Les réserves du cabinet de Londres amenèrent une réplique de la Confédération — laquelle déclara, qu'en l'absence de toute réglementation internationale du statut de l'air, elle était fondée à réclamer la souveraineté de l'espace aérien dans toute sa hauteur.

A première vue, l'on n'aperçoit pas très bien l'importance des réserves faites par l'Angleterre. L'on est tenté de se dire qu'il importe assez peu de savoir à raison de quel principe la Confédération prohibe le survol de son territoire — puisque son droit n'est contesté par aucune des puissances en conflit. Mais à y regarder de plus près, on voit que la question a un grand intérêt pratique. Si l'air est une annexe du territoire non seulement les neutres *peuvent* en interdire l'accès aux avions belligérants, mais ils le *doivent*. Dans son étude précitée, MM. professeur Roland a souligné cette face du problème. « L'usage par les belligérants de l'atmosphère dominant le territoire et les eaux neutres, soit pour y combattre, *soit à tout le moins pour y passer*, est-il compatible avec la neutralité ? Les belligérants sont-ils tenus de s'en abstenir ? *Les neutres ont-ils non seulement le droit, mais le devoir de l'interdire ?* La solution

dépend, dans une certaine mesure, du parti pris sur d'autres problèmes très généraux soulevés par la navigation aérienne. L'espace relève-t-il ou non de la souveraineté de l'Etat sous-jacent et jusqu'à quelle hauteur ?

... En fait, il y a chez les auteurs de graves hésitations. Plusieurs, tout en interdisant les combats et les opérations de guerre dans l'espace dominant le territoire et les eaux neutres, permettent cependant aux aéronefs militaires des belligérants d'y circuler librement. Telle est la solution adoptée par M. Paul Fauchille...

... Cette solution ne saurait être admise par les auteurs reconnaissant à chaque Etat un droit de souveraineté sur l'atmosphère qui le domine. *L'Etat neutre ne peut laisser passer sur son territoire des troupes belligérantes.* Il lui est interdit de se laisser survoler par des aéronefs militaires des Etats en lutte (1)...

Les positions prises par la Suisse et par l'Angleterre étaient donc susceptibles de produire des conséquences toutes différentes. D'après la Suisse, les neutres *pouvaient* et *devaient* interdire leur domaine aérien aux avions belligérants : d'après l'Angleterre, ils le pouvaient seulement ; mais ils n'y étaient point obligés ; c'est que ces deux pays s'inspiraient de con-

1. Rolland, *loc. cit.*, p. 94.

ceptions différentes : l'un assimilant l'air à la terre, et l'autre à la mer. Par suite — pour la Suisse — c'était les règles de la guerre terrestre qu'il convenait d'appliquer tandis que pour l'Angleterre, c'était les règles de la guerre maritime.

Les autres Etats neutres ne paraissent pas avoir adopté une attitude aussi tranchée que la Suisse. « On a, durant les premiers mois de la guerre, signalé plusieurs cas de survol de territoire ou des eaux hollandaises par des aviateurs belligérants, par des Allemands en particulier. On n'a point alors dit que les postes hollandais avaient tiré ni que le gouvernement ait protesté. Pour la première fois en janvier 1915, la nouvelle ayant été lancée qu'un zeppelin avait survolé la Hollande au retour d'un raid sur l'Angleterre, on a annoncé officiellement que le gouvernement de la Haye avait demandé des renseignements à ce sujet à Berlin. Deux mois plus tard, on a appris un fait plus significatif : le 12 avril 1915, un avion allemand manœuvrant au-dessus de l'île de Walcheren était abattu et les aviateurs internés. Depuis lors, les événements se sont déroulés comme pour la Suisse (1). C'est-à-dire que les troupes hollandaises ont tiré sur les avions belligérants, les ont saisis à l'atterrissage et interné les occupants, qu'enfin le gouvernement a protesté et que les Puissances

1. Rolland, *loc. cit.*, p. 89.

de qui ressortissaient les aéronefs ont exprimé des excuses et des regrets. Mais contrairement à ce que nous avons vu pour la Suisse, il ne semble pas que des questions de principes aient été soulevées, du moins entre les autorités responsables.

Car il a été loin d'en être de même dans la presse hollandaise et dans la presse allemande. Dans le *Telegraaf* d'Amsterdam, un professeur à l'Université d'Utrecht, M. Niermeyer s'est fait le champion passionné du droit absolu des neutres sur l'atmosphère qui les baigne : « l'Allemagne continue toujours à violer la neutralité hollandaise au moyen de ses zeppelins, soit qu'ils reviennent d'Angleterre, soit qu'ils s'y rendent. Le gouvernement hollandais continue à protester auprès de l'Allemagne, mais les violations persistent. Aussi longtemps que la Hollande sera située entre l'Allemagne et l'Angleterre, les zeppelins continueront à violer la neutralité hollandaise. Notre gouvernement doit donc, s'il veut maintenir notre neutralité, faire un pas de plus et poser les exigences suivantes : les raids des dirigeables allemands sur l'Angleterre doivent cesser, vu qu'il est prouvé qu'il est impossible de les exécuter, sans qu'on puisse éviter par ce fait de violer la neutralité de la Hollande. Aussi longtemps que la Hollande n'exigera pas cela, *elle restera complice des raids sur l'Angleterre, au même titre que si elle autorisait des troupes à franchir son territoire...* »

Ce raisonnement et ces déductions d'une implacable logique ont été appropriés par divers journaux anglais, notamment par *le Times* — un peu oublieux des réserves britanniques par rapport à la Suisse, — mais ils ont été vivement combattus par la presse germanique, surtout par le Comte de Reventlow. « Jamais, écrit ce publiciste, aucune forteresse côtière neutre, ni aucun navire de guerre neutre n'aurait l'idée de tirer sans façon sur un navire de guerre d'un des belligérants si celui-ci est entré dans les eaux territoriales neutres par suite d'une avarie, d'une tempête ou d'un courant, d'une manière générale en raison de circonstances qui sont comprises dans la conception de « dangers de mer ». *Logiquement, un véhicule aérien peut prétendre au même traitement.* « Si un avion arrive au-dessus d'un Etat neutre dans une tempête ou sous l'influence d'une avarie, non seulement ce n'est pas le devoir des postes neutres de tirer sur lui ; mais encore les neutres n'ont même pas l'ombre d'un droit de le faire... Il y a une certaine part de vérité dans l'argumentation du Comte de Reventlow ; voici qu'elle est à cet égard l'opinion de M. Rolland. « ... Les principes supérieurs d'humanité commandent, croyons-nous, aux neutres d'accueillir les navires aériens perdus dans la tempête, ou dans l'impossibilité de poursuivre leur route, tout comme ils leur ordonnent de donner asile dans leurs ports aux navires désemparés ou pris dans la tempête. Mais

/

ils ne les obligent pas le moins du monde à les laisser simplement passer au-dessus de leur territoire et de leurs eaux. Tirer sur des aéronefs désemparés marquant leur intention d'atterrir serait inadmissible. Mais les neutres sont parfaitement en droit de mettre le navire aérien en demeure, soit d'atterrir, soit de s'éloigner. C'est ce qu'ils font quand il tirent sur ceux qui se présentent. Dans la circonstance, le zeppelin L. 19 ne marqua point son intention d'atterrir. Il s'éloigna immédiatement. Il n'y a donc rien à reprocher aux autorités hollandaises (1).

Quoi qu'il en soit d'ailleurs du point de fait, ce qu'il importe de souligner ici, c'est l'antinomie essentielle qui existe entre les thèses exposées par le professeur Niermeyer et le comte Reventlow, l'un voulant appliquer à l'air les lois de la guerre terrestre, et l'autre les lois de la guerre maritime.

On n'est d'accord sur rien en matière de navigation aérienne, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, parce que l'on a des conceptions opposées sur la question qui est au centre de tout : c'est à savoir les droits des Etats sous-jacents sur l'air qui les enveloppe. Ce point résolu, le reste ne serait guère qu'un jeu : les difficultés, aujourd'hui insolubles, disparaîtraient presque d'elles-mêmes.

On peut dire que pendant la guerre de 1914-1918,

1. Rolland, *loc. cit.*, p. 98.

les neutres, la Suisse surtout, se sont comportés comme s'ils estimaient que leur souveraineté s'étendait à l'air qui les baigne aussi bien qu'à leur territoire. Cette politique était défendable, tant que les hostilités ont duré. Peut-être même était-elle la seule sage. Il était plus aisé pour eux de mettre à leurs frontières un écriteau avec défense absolue de pénétrer que de se lancer dans des distinctions et des espèces. Ils eussent risqué de mécontenter l'un ou l'autre des groupes en confit et d'être entraînés dans la mêlée.

Dès que la paix sera signée, l'attitude des Etats devra se modifier. Sinon, les progrès de la navigation aérienne pourraient se trouver paralysés, au détriment de l'intérêt général. Jadis des pays, comme la Chine, le Japon, la République-Argentine se sont isolés et fermés à toutes relations extérieures. Ces pratiques d'un autre âge ne doivent pas revivre, même en se limitant au domaine aérien. Elles seraient d'ailleurs en contradiction avec l'idée même de la Société des nations que l'on essaye de créer.

Du fait même que cet organisme nouveau se constituera, les divers Etats devront abdiquer en sa faveur une part de leur autonomie. Ils deviendront un peu comme les provinces par rapport à la France d'autrefois. Cette sorte de *diminutio capitis* ne sera pas d'une réalisation facile, les Etats étant fort jaloux de leurs prérogatives et très à cheval sur leurs droits.

On peut cependant prévoir que, relativement au domaine aérien, ils se mettront assez aisément d'accord. Depuis de longues années déjà, n'existait-il pas une législation internationale en matière de moyens de communications et même de multiples branches de l'activité économique ?

Pour des raisons d'ordre pratique, la guerre a pu donner un regain de vie à l'idée que l'air appartient aux Etats sous-jacents, qu'ils ont sur lui la souveraineté et peuvent en disposer selon leur bon plaisir. Mais c'est là une conception périmée qui ne saurait se maintenir longtemps. En 1906 déjà, à Gand, l'Institut de droit international n'adoptait-il pas à la quasi-unanimité la résolution suivante : « L'air est libre, les Etats n'ont sur lui, en temps de paix et en temps de guerre, que les droits nécessaires à leur conservation ».

Sans être prophète, on peut, semble-t-il, prédire que c'est la liberté de l'air qui finira par l'emporter, mais avec des réglementations que nous essayerons plus loin d'esquisser. Nous devons cependant reconnaître que ces vues sur l'avenir sont assez contestées, notamment par le professeur Rolland. « Malgré les textes votés par l'Institut de droit international en 1911, en dépit des affirmations des congrès internationaux de locomotion aérienne et des réclamations des techniciens, la tendance est, de plus en plus, à ne pas admettre la liberté de la circulation aérienne

internationale, à la subordonner à des autorisations et à des réglementations minutieuses des Etats survolés. Ceci s'est manifesté de façon très curieuse au moment de la mise en application de l'accord franco-allemand de juillet 1913 sur la navigation aérienne. L'accord admettait bien le principe de la liberté de circulation, mais les deux gouvernements restaient libres d'étendre indéfiniment les zones interdites. Ils le firent l'un et l'autre, réduisant à rien la liberté en question. Il y eut des protestations des spécialistes. Elles n'eurent aucun effet. Bien au contraire, un peu partout des réglementations restrictives se multiplièrent. Par la force des choses cette disposition des gouvernements devait conduire les neutres, une grande guerre survenant, à interdire purement et simplement le survol de leur territoire par les aéronefs belligérants (1).

De ces observations de M. le professeur Rolland, la conclusion qui se dégage, c'est que, avant la guerre de 1914, il y avait deux courants en sens inverse en ce qui touche le régime à appliquer à l'air. La doctrine et les spécialistes avaient des préférences pour la liberté; mais il n'étaient pas suivis par les gouvernements. C'est qu'alors l'Europe vivait en quelque sorte sur un volcan; le nationalisme était presque partout exacerbé et la moindre

1. Rolland, *loc. cit.*, p. 93.

étincelle pouvait déterminer une conflagration. Dans de telles conditions, la seule politique sage consistait à supprimer le plus possible les points de frottement et par suite les incidents, dût-on pour cela faire bon marché des théories — même les plus rationnelles. Les pratiques invoquées par le professeur Rolland à l'appui de sa manière de voir n'ont donc pas une valeur bien décisive ; elles sont le simple reflet de circonstances de fait qui seront changées du tout au tout, si la Société des nations parvient à se constituer.

Les idées justes sont des forces dont l'essor pour des motifs d'opportunité peut être arrêté quelque temps, mais elles font leur chemin dès que de nouveau des heures favorables sonnent au cadran du temps.

Sans doute, M. le professeur Rolland prétend que la guerre n'a fait que renforcer l'opinion de ceux pour qui le principe de la liberté de l'air avait plus d'inconvénients que d'avantages « Les pratiques suivies pendant la guerre ont renforcé encore ici l'autorité de la solution admise par la doctrine ; il y a maintenant une coutume véritable. Nul belligérant n'a d'ailleurs protesté contre l'attitude de la Suisse, de la Hollande, de la Norvège quand ces Etats ont formulé des interdictions » (1).

1. Rolland, *loc. cit.*, p. 93.

Il est vrai que les neutres se sont comportés comme s'ils estimaient que la souveraineté de la couche d'air située au dessous d'eux leur appartenait, et il est exact aussi que les belligérants, sauf l'Angleterre, n'ont pas fait de réserves. Mais il serait bien téméraire d'en conclure que leur attitude a été l'expression et la mise en pratique de la thèse qui veut que l'air ne soit qu'une annexe du territoire. M. Rolland lui-même l'avoue « . — Si les Etats neutres interdisent le survol, c'est surtout pour se protéger, pour ne pas être mêlés aux inconvénients du conflit ; s'ils protestent contre les passages, c'est surtout à raison des dommages en résultant ou pouvant en résulter pour eux. Ont-ils l'idée qu'une obligation pèse sur eux analogue à celle leur interdisant de laisser traverser leur territoire par des troupes belligérantes ? C'est possible. *Mais rien ne le prouve avec certitude.* De même, si les belligérants s'abstiennent de survoler les territoires et les eaux neutres, s'ils marquent leurs regrets quand ils le font, c'est assurément à raison des prohibitions formulées par les gouvernements intéressés. *Mais en dehors de ces prohibitions, se croieraient-ils encore tenus d'éviter tout survol ? Nul ne peut répondre à la question (1). »*

Donc, ni en temps de paix, ni en temps de guerre, l'attitude des divers Etats ne démontre de façon

1. Rolland, *loc. cit.*, p. 96.

péremptoire qu'ils prétendent à la souveraineté de l'air qui les enveloppe ; ils agissent comme si : mais peut-être n'est-ce que pour des motifs d'opportunité ? On peut raisonnablement prévoir que du jour où leurs préoccupations principales s'orienteront, non plus vers les problèmes de la guerre, mais vers ceux de la paix, leur position par rapport à la question du statut de l'air se modifiera du tout au tout et que le principe de la liberté trouvera parmi eux des partisans décidés à condition cependant qu'on le réglemente : sans quoi il resterait trop dangereux.

L'évolution suivra, croyons-nous, la même marche à l'égard de l'air qu'à l'égard de la mer. Au moyen âge et jusqu'à la veille même de la Révolution, presque tous les pays ont revendiqué la domination absolue de certaines parties de la mer, qu'ils regardaient comme dépendances de leur territoire. Il en fut ainsi des Espagnols pour le Pacifique, des Génois pour la mer Ligurienne. D'innombrables toiles ont symbolisé la soumission de l'Adriatique à Venise. L'une des plus belles, due au pinceau de Tiepolo, *les Noces de la Sérénissime République et de Neptune* est aujourd'hui au Palais Ducal.

Quant à l'Angleterre, dont la marine était déjà la plus puissante du monde, elle allait plus loin et émit des prétentions à l'empire des mers. Ses vaisseaux de guerre, fussent-ils commandés par un simple

enseigne, exigeaient le salut des navires des autres pays, eussent-ils à bord un ambassadeur. Les diverses puissances, notamment la France et la Hollande s'élevèrent toujours avec la plus grande énergie contre de telles exigences. Louis XIV en particulier, dans une lettre du 25 janvier 1662 au Comte d'Estades, ambassadeur de France à Londres, protesta avec véhémence. Et l'on sait que la Révolution fit graver sur les pavillons de ses navires la devise suivante : « Liberté des mers, égalité des droits pour toutes les nations ».

Le principe de la liberté des mers a fini par triompher sous certaines conditions. Il n'en pouvait être autrement : la mer est une voie de communication nécessaire aux relations internationales : de son libre usage dépend la vie de la plupart des peuples. Par suite du prodigieux développement de l'aviation, n'en devra-t-on pas bientôt dire autant de l'air ? *L'aer clausus* ne se concevrait guère plus que le *mare claudum*.

Est-ce à dire qu'il convienne de transposer purement et simplement dans le domaine aérien la législation élaborée pour le domaine maritime ?

CHAPITRE III

On a une tendance instinctive à le faire, tant sont frappantes en apparence du moins, les analogies entre ces deux éléments. A Rome déjà, c'était un adage que « l'air est à tous, ainsi que la mer ». Aussi dès que les aéronefs ont sillonné le ciel, le langage les a-t-il rapprochés des vaisseaux. L'on a parlé de navigation aérienne, comme l'on parlait de navigation maritime.

De très nombreux juristes ont emboité le pas et calqué en quelque sorte le droit de l'air sur le droit de la mer. M. Mérignhac notamment s'est constitué le champion de cette thèse. « Suivant nous, l'Etat est investi des mêmes droits sur cette atmosphère que ceux par lui exercés sur la mer territoriale ; or, sur cette mer l'Etat côtier possède une souveraineté de même nature que sur la terre, mais n'ayant pas la même étendue et la même force. C'est bien toujours la souveraineté mais la souveraineté atténuée, diminuée, réduite à la nécessité d'assurer un certain nombre d'intérêts de premier ordre, principalement

les droits du fisc, la sécurité et la défense nationale. Et ces droits il faudra les concilier avec les droits qu'il est indispensable, dans un but de réprocité, d'accorder aux navires étrangers notamment le droit de passage inoffensif et l'immunité de juridiction absolue pour les vaisseaux de guerre, relative pour ceux de commerce. C'est qu'en effet, sans ces concessions, qui seront réciproquement accordées, la vie internationale deviendrait fort difficile, pour ne pas dire impossible. *Ces concessions, d'autre part, découlent du caractère même de la mer territoriale qui, si elle est une continuation de la terre et est placée, à ce titre, sous la souveraineté de l'Etat côtier, est en même temps, le prolongement de la haute-mer qui est libre, en sorte qu'il est nécessaire de concilier le principe de liberté et le principe de sujétion, d'où l'atténuation de souveraineté indiquée ci-dessus...*

Sur l'atmosphère, les droits de l'Etat sous-jacent s'affirment exactement de même façon que sur la mer territoriale : c'est le même droit de souveraineté atténuée par la nécessité des concessions ci-dessus indiquées ; il faut laisser le passage inoffensif, il convient de soustraire à la juridiction locale les aéronefs appartenant à l'Etat et de la mitiger dans une certaine mesure pour les aéronefs privés qui ne font que traverser l'atmosphère territoriale. Bref, *c'est la souveraineté terrestre mais atténuée comme pour la mer, car si l'air est le prolongement*

du territoire pour les parties à proximité du sol, il est dans les hauteurs, la suite de l'immensité aérienne, libre elle aussi comme la haute-mer (1)...

L'on pourrait, croyons-nous, sans s'exposer au reproche de formalisme excessif, prétendre que ce passage du distingué professeur renferme des expressions, qui hurlent d'être accouplées. Il apparaît comme contradictoire de parler de *souveraineté atténuée*, la souveraineté étant essentiellement « un absolu ».

Mais, si critiquables que puissent être les formules employées par M. Mérignac, sa doctrine est claire : il assimile l'air à la mer et par suite propose de transposer à peu près les règles du domaine maritime au domaine aérien. Or, l'on sait que les juristes distinguent plusieurs zones de mer. En haute-mer, la liberté de navigation est presque absolue : dans la mer territoriale, au contraire, elle est très réglementée, parce qu'alors elle présente des risques pour les Etats limitrophes.

Par analogie, l'on va également tracer des tranches dans l'air. « Sur une première zone de trois cent trente mètres (la partie la plus haute des édifices actuels...) porte théoriquement le droit de propriété et par là même le droit de souveraineté de l'Etat. Mais si cette hauteur est amplement suffisante pour

1. Mérignac, *loc. cit.*, p. 207-8.

sauvegarder le droit de propriété, elle ne l'est point au regard du droit de souveraineté. Pour empêcher l'espionnage, garantir la santé publique, les droits du fisc..., il est nécessaire d'aller plus haut et c'est ici que commence l'incertitude. On est tout naturellement tenté de songer, comme pour la mer territoriale, à la portée des armes à feu commandant l'air depuis la terre comme elles commandent la mer à partir de la côte. Mais il a été objecté : 1° que le tir vertical variera suivant les différents modèles de canon ; 2° que, grâce à la portée énorme de certaines pièces, on en arriverait à placer sous la domination des riverains tout l'espace pratiquement abordable pour les aéronefs, ce qui équivaldrait à rendre impossible la navigation aérienne et à confisquer la liberté de l'air, car ce dernier n'est pas illimité comme la mer... Dès lors, si l'on veut édicter des règles pratiques et acceptables, il convient de limiter la souveraineté de l'Etat sous-jacent par les nécessités de la locomotion aérienne... (1) »

La limite au delà de laquelle l'air serait libre — comme en pleine mer — varie avec les auteurs : M. Paul Fauchille la fixait autrefois à 1.500 mètres ; il estime aujourd'hui avec le capitaine Ferber que 500 mètres seraient suffisants. M. de Holtzendorff se prononce pour 1.000 mètres.

1. Mériqnac, *loc. cit.*, p. 220.

M. Mérignhac s'efforce de faire pénétrer quelque logique dans cet arbitraire. Il y aurait lieu, d'après lui, « d'admettre une division de l'atmosphère territoriale en deux zones : 1° la zone des intérêts purement privés, la zone qu'on pourrait qualifier de *nationale*, parce que le droit privé y régnera en maître et n'y souffrira aucune intrusion ; 2° la zone des intérêts publics où l'Etat pourra se montrer plus large, car il n'aura à y sauvegarder que ses droits généraux de défense, de police et de surveillance. Là notamment s'exercera le droit de passage inoffensif au profit des aéronefs étrangers... Cette seconde zone pourrait donc, pour ce motif, être dénommée *internationale*... nous proposerions de laisser chaque législateur national libre de fixer comme il l'entendrait la hauteur de sa zone nationale, en s'inspirant de ses nécessités particulières, mais en établissant toutefois, pour échapper à des hauteurs arbitraires et inutiles, un *maximum conventionnel*, de façon à ce que les aviateurs franchissant les frontières fussent exactement à quoi s'en tenir. Ce maximum pourrait être de 200 mètres... Dans la zone nationale, la circulation aérienne serait absolument interdite aux aéronefs étrangers et réservée aux nationaux seuls ou même interdite ou limitée pour ceux-ci suivant les dispositions du droit interne.

On peut assimiler le droit de souveraineté de l'Etat sous-jacent dans la zone nationale à celui qui lui

appartient dans les ports, rades et havres de sa mer territoriale. Dans ces eaux, la souveraineté étatique s'exerce d'une façon plus étroite que dans le reste de la mer territoriale, parce qu'on peut les envisager comme possédées par l'Etat riverain, absolument comme la colonne d'air nationale peut être envisagée comme virtuellement possédée par le propriétaire du sol...

Au-dessus des 200 mètres de la zone nationale commencerait la zone internationale qu'il serait bien suffisant de limiter à 400 mètres... Le droit de passage inoffensif serait concédé dans toute l'étendue de la zone internationale comme il est concédé dans la mer territoriale et pour les mêmes motifs... Dans la zone internationale, le droit de souveraineté de l'Etat serait moins étendu que dans la zone nationale, de même qu'il l'est moins dans le reste des eaux territoriales que dans les ports, rades et havres... »(1).

En résumé, le distingué professeur calque — comme nous l'avons déjà observé — le droit de l'air sur le droit de la mer. Encore qu'intéressante et admise par bien des auteurs, cette assimilation des aéronefs à des vaisseaux, et de l'air à la mer nous apparaît comme factice et artificielle. C'est une de ces constructions juridiques qui plaisent à l'esprit, car elles ne le jettent point hors des sentiers battus, mais

1. Mérignhac, *loc. cit.*, p. 222-223.

qui ne résistent pas à un examen un peu approfondi. Entre la mer et l'air, il y a une différence essentielle : *la mer est à côté des Etats, tandis que l'air est au-dessus*. La navigation en pleine mer ne crée aucun risque pour les Etats ; il en est tout différemment de leur survol par des avions. Si haut que ces derniers s'élèvent, ils restent une source de dangers pour les pays sous-jacents.

Ces remarques prennent une force singulière quand on se souvient que sur la mer même les droits des Etats varient selon que l'on est plus ou moins près des côtes. En haute-mer, les restrictions à la navigation sont presque inexistantes ; dans la mer territoriale les réglementations sont, au contraire, nombreuses. Par cela même que la mer est à côté des Etats, il a été possible d'y tracer, en partant de la terre, des zones successives dans lesquelles les droits des pays voisins s'atténuent et finissent par disparaître en même temps que leurs dangers. Cette division en tranches ne serait pour l'air qu'une puérilité ; le survol par avions constituant une menace à quelque hauteur qu'il s'effectue.

Aussi la guerre qui, dans le domaine des idées, a fait sombrer tant de doctrines, n'a-t-elle point épargné la thèse trop fragile de l'assimilation des avions aux navires et de l'air à la mer. Alors que la tendance à traiter l'atmosphère comme une annexe du territoire retrouvait, à l'épreuve des réalités, un

regain de vie, il en était tout différemment de celle qui, s'appuyant sur des analogies apparentes mais superficielles, s'était essayée à modeler la législation de l'air sur celle de la mer.

Dans une note adressée le 19 janvier 1915 au cabinet de Washington, l'ambassadeur d'Allemagne aux Etats-Unis signalait qu'il avait appris la commande par l'Angleterre et la France d'un certain nombre d'hydroaéroplanes à la maison Curtis d'Hammondsport et que déjà plusieurs de ces appareils avaient été livrés. Il ajoutait que ces hydroaéroplanes devaient être considérés comme des navires de guerre et que, par suite, l'Amérique devait, sous peine de violer la neutralité, en empêcher la livraison, conformément à l'article 8 de la Convention XIII de la Haye du 18 octobre 1907, ainsi conçu : « Un gouvernement neutre est tenu d'user des moyens dont il dispose pour empêcher dans sa juridiction l'équipement ou l'armement de tout navire qu'il a des motifs raisonnables de croire destiné à croiser ou à concourir à des opérations hostiles contre une puissance avec laquelle il est en paix. »

Dans sa réponse, M. Bryan, alors secrétaire d'Etat, commença par réserver la question de savoir si les dispositions de l'article 8 de la convention précitée étaient applicables dans le conflit présent. C'est qu'en effet plusieurs des belligérants, l'Angleterre, le Monténégro, la Serbie, la Turquie, n'avaient pas

ratifié ladite convention et il semble dès lors qu'elle ne pouvait être invoquée dans le débat.

M. le professeur Pillet a très nettement mis ce point en lumière dans une étude qu'il a fait paraître en 1916 sur la guerre actuelle et le droit des gens. « On voit invoquées dans des publications officielles et dans des jugements de prises les diverses conventions de 1907, alors que les textes même de ces conventions démontrent qu'elles ne sont pas applicables à la guerre présente où tous les belligérants ne sont pas parties aux dites conventions... » (1)

Ce n'est d'ailleurs là qu'une question de détail qu'il était intéressant de signaler au passage, mais sur laquelle il n'y a pas lieu d'insister. En effet, si le texte de 1907 n'est pas obligatoire comme tel, il reste l'expression d'une règle reçue en droit international depuis l'affaire de l'Alabama.

On trouve de « ce cas » un excellent résumé dans *le Cours de droit international public* de Despagnet. « Si la neutralité n'est pas violée par la tolérance laissée aux nationaux de fournir des armes aux belligérants, il n'en est plus de même quand un vaisseau de guerre ou un corsaire est construit, ou équipé ou armé dans un port neutre et en sort librement ; en pareil cas, c'est le territoire neutre lui-même qui sert de théâtre à un acte hostile, car le

1. Pillet, *loc. cit.*, p. 22.

navire de guerre, comme le dit Geffeken, est une machine de guerre toute faite qui peut commencer immédiatement la lutte, tandis que les armes expédiées doivent, pour servir au belligérant, atteindre d'abord son territoire. Cette solution, déjà admise généralement en doctrine et en pratique, se retrouve dans les trois fameuses règles dites de Washington, insérées dans le traité du 8 mai 1871, conclu entre les Etats-Unis et l'Angleterre. Les circonstances dans lesquelles cette convention est intervenue sont célèbres. Pendant la guerre de Sécession, l'Angleterre laissa construire et équiper dans ses ports des corsaires pour le compte des Etats du Sud insurgés, notamment la *Georgia*, la *Florida*, le *Shenandoah* et surtout l'*Alabama* qui, sorti du port de Liverpool le 19 juillet 1862, fit éprouver pendant deux ans des pertes énormes à la marine américaine et qui, s'étant réfugié à Cherbourg où se trouvait la frégate *Kearsage*, de la marine fédérale, sortit de ce port après celle-ci et périt dans un combat singulier en vue duquel le capitaine de cette frégate l'avait attendu au large de ce port. Sur la plainte des Etats-Unis, le traité précité posa le principe d'un arbitrage qui eut effectivement lieu à Genève le 14 septembre 1872. Les trois principes qui devaient servir de base aux arbitres sont les suivants : 1° Tout Etat neutre doit interdire dans son domaine la construction, l'équipement, l'armement et la sortie d'un navire qu'il peut

raisonnablement soupçonner être destiné à combattre un Etat avec lequel il est en paix ou à faire la course contre lui ; 2° il doit interdire dans ses ports et ses eaux territoriales tout approvisionnement en armes, hommes ou munitions et que l'on fasse de ses ports ou eaux territoriales la base d'opérations maritimes contre l'ennemi ; 3° veiller à ce que personne ne viole, dans son domaine, les devoirs ci-dessus indiqués... » (1).

Il résulte de là que la protestation du Comte Bernstorff était justifiée si les hydroaéroplanes devaient être assimilés à des navires ; mais c'est précisément ce que contesta M. Bryan « Le fait qu'un hydroaéroplane est pourvu d'un appareil lui permettant de s'élever de la mer ou de descendre sur la mer ne saurait lui donner le caractère d'un navire pas plus que les roues d'un aéroplane permettant de s'élever de terre ou de s'y poser ne doivent conférer à celui-ci le caractère d'un véhicule terrestre. L'aéroplane et l'hydroaéroplane sont tous deux essentiellement des appareils aériens. En tant qu'ils servent à des opérations militaires, ils peuvent seulement être employés dans l'air... »

Le secrétaire d'Etat américain rejeta donc comme mal fondée la protestation de l'Ambassadeur d'Allemagne et celui-ci s'inclina. Si les hydroaéroplanes ne

1. Despagnet, *loc. cit.*, p. 1241-1242.

sont pas assimilables à des vaisseaux, à plus forte raison en est-il de même des aéroplanes.

Dans la guerre italo-turque, la question avait déjà été soulevée par l'Italie ; mais elle n'avait pas reçu de solution précise. Des conversations avaient été engagées par la Consulta avec le Quai d'Orsay à l'effet de déterminer si un gouvernement neutre était obligé d'empêcher le départ de son territoire d'aéroplanes destinés à un belligérant. Dans un discours à la Chambre des députés du 22 janvier 1912, M. Poincaré, alors ministre des Affaires étrangères, communiqua la réponse qui avait été faite par son prédécesseur, M. de Selves. Il y était dit que « de l'avis de juriscousultes éminents dont l'opinion fait autorité, un gouvernement belligérant n'a nullement le droit de se plaindre si des sommes d'argent et des aéroplanes même destinés à jeter des bombes traversent un territoire neutre pour aller rejoindre un des adversaires, une puissance neutre n'étant pas tenue, aux termes de l'article 7 de la convention de la Haye sur les droits et les devoirs des neutres dans la guerre sur mer, d'empêcher l'exportation, le transit pour le compte de l'un ou de l'autre des belligérants d'armes, de munitions et en général de tout ce qui peut être utile à une armée ou à une flotte ». On se borna à un échange de vues ; si bien que la question restait pendante. Il semble que la réponse de M. Bryan au comte Bernstorff l'ait définitivement tranchée.

On pourrait prendre tour à tour et point par point les règles internationales applicables aux navires de guerre. L'on verrait que sauf des cas tout à fait exceptionnels, les aéroplanes n'en ont point bénéficié. Mais une telle revue serait fastidieuse, il paraît préférable d'indiquer en bloc et par les sommets seulement les dispositions essentielles de la guerre maritime. De rapides exemples montreront qu'elles n'ont à peu près point « joué » dans la guerre aérienne.

A la seule condition de respecter l'impartialité, les Etats neutres peuvent laisser les navires de guerre belligérants naviguer dans leurs eaux territoriales et même pénétrer dans leurs ports. Ils y reçoivent l'hospitalité pendant vingt-quatre heures, quelquefois plus, peuvent procéder à des réparations, sauf à ne pas accroître leur force combattante, se ravitailler en vivres dans la mesure où ils le désirent et même de combustible dans de certaines limites. Après quoi, ils ont le droit de reprendre la mer et de participer à nouveau aux hostilités...

Ce traitement de faveur n'a pas, est-il besoin de le rappeler ? été appliqué aux avions. En cas d'atterrissage sur le territoire continental des Etats neutres, ils ont été saisis et séquestrés pour être restitués à la fin de la guerre. A notre connaissance, il n'y a eu qu'une exception. En février 1916, un biplan italien monté par l'aviateur Barbatti survola Lugano ; il

atterrit dès que les troupes suisses commencèrent à tirer sur lui. L'appareil fut restitué au gouvernement italien, les autorités suisses ayant reconnu, après enquête « que l'aéronef manquait des instruments indispensables à une reconnaissance et n'était engagé dans aucune opération de guerre ». Ce fait est jusqu'ici resté très obscur ; en tout cas, il ne constitue qu'une exception négligeable : la pratique constante et générale étant dans le sens de la mise sous sequestre des aéroplanes atterrissant en pays neutre.

Quant aux occupants de ces appareils ils sont assimilés non pas aux équipages des navires, mais à des soldats de l'armée de terre. Ils sont arrêtés et internés. Cette pratique paraît avoir été inaugurée par la Hollande en décembre 1914 à l'égard d'aviateurs anglais qui avaient atterri à Breskem. Elle a été adoptée par tous les pays survolés : Suisse, Bulgarie, Roumanie.

Comme le remarque M. Rolland, ces manières de faire ne paraissent pas avoir amené des protestations de la part des belligérants, notamment ceux-ci n'ont jamais demandé la restitution des aviateurs internés. Bien plus, un incident est ici tout à fait significatif. C'est celui occasionné par la première évasion de l'aviateur français Gilbert. Cet officier avait été contraint d'atterrir en Suisse par suite d'une panne d'essence au retour d'un raid sur Friedrichshafen le 27 juin 1915.

Il avait alors donné sa parole de ne pas s'enfuir et avait été conduit à Hospenthal ; deux mois plus tard, le dimanche 22 août 1915, il s'évadait après avoir écrit au colonel Sprecher, chef d'état-major général, qu'il reprenait sa parole, et atteignait la frontière le soir même. L'Etat-major suisse soutint que Gilbert était encore engagé et le gouvernement fédéral se plaignit d'avoir reçu trop tard la lettre. Peut-être eût-il été possible de discuter. Il résulta, en effet, de l'enquête faite en Suisse que la lettre de l'aviateur avait été remise au colonel Sprecher le samedi 21 août, mais qu'elle n'avait été ouverte que plusieurs heures après sa remise. On pouvait bien soutenir dans ces conditions que l'attitude de l'aviateur évadé avait été parfaitement correcte et que la faute, s'il y en avait une, avait été commise par le service de l'Etat-major général suisse. Le gouvernement français préféra s'incliner. Le ministre de la Guerre donna l'ordre à l'évadé de se mettre à la disposition des autorités fédérales et de se constituer prisonnier. Il le fit en conséquence reconduire à Genève par un officier d'ordonnance qui le remit aux autorités militaires suisses. A tout le moins, une telle attitude implique que le gouvernement français admet les pratiques suivies en matière d'internement des aviateurs atterrissant en territoire neutre, soit pour échapper à l'ennemi, soit par suite d'une panne ou d'une avarie (1)...

1. Rolland, *loc. cit.*, p. 101-102.

Objectera-t-on que l'attitude des Puissances neutres trouve son explication dans ce fait que, au début des hostilités, elles ont interdit le survol de leur territoire et qu'il n'en résulte pas nécessairement que la doctrine de l'assimilation de l'air à la mer ait été rejetée par elles ? Pour des raisons pratiques, elles ont fermé leurs frontières aux aéronefs belligérants ; elles eussent pu également fermer aux navires de guerre leurs eaux territoriales et leurs ports et dans ce cas le droit de saisie se serait exercé sur ceux-ci comme sur ceux-là. .

Sans doute ; mais le moyen d'expliquer alors que les Etats neutres aient prohibé le survol et n'aient point interdit l'entrée de leur territoire maritime aux vaisseaux belligérants ? Pourquoi ce contraste ? Ce n'est point à l'aveugle et au sort des dés que des déterminations de cette importance sont prises par les Puissances. Si leur politique a été d'une manière générale et constante diamétralement opposée en ce qui concerne les navires et les aéronefs cela ne se comprend que par une explication dernière, c'est à savoir que nulle assimilation n'est possible entre ces deux instruments de guerre ni surtout entre le domaine aérien et le domaine maritime...

Il y a même eu un pays — le Danemark — qui a laissé ses eaux territoriales ouvertes aux navires de guerre et les a interdites aux avions. Il a traité les aviateurs recueillis dans son territoire maritime

comme ceux qui atterrissaient sur son sol, c'est-à-dire qu'il les a internés. Il en fut ainsi notamment d'aviateurs tombés en mer près de l'île de Fanø en décembre 1914 et sur la côte du Jutland en décembre 1915 (*Temps* du 2 décembre 1914 et du 13 décembre 1915).

Nous devons ajouter cependant que dans un cas analogue la Norvège a agi différemment. Au retour d'un raid sur l'Angleterre, le zeppelin L-20 survola désarmé la mer territoriale et s'abattit sur le sol. Des hommes de l'équipage sautèrent hors de la nacelle et tombèrent les uns sur le sol — les autres à l'eau et des barques les recueillirent. Le Cabinet de Christiania les remit en liberté déclarant leur appliquer les règles relatives aux naufragés des navires de guerre belligérants. Cette décision a été assez généralement critiquée. Voici notamment l'opinion de M. Rolland : « De ces deux attitudes, celle du Danemark paraît de beaucoup la plus conforme aux idées directrices de la neutralité,.. En remettant à un belligérant des militaires qui, sans son intervention, eussent été perdus, l'Etat neutre dépasse le rôle d'assistance et de charité qui est le sien pour aider un des adversaires » (1)....

Sauf de fort rares exceptions, les pratiques suivies pendant la guerre actuelle n'ont donc point

1. Rolland, *loc. cit.*, p. 106.

cadre avec la thèse de l'assimilation de l'air à la mer — Qu'il en dût être ainsi, on pouvait le prévoir dès le temps de paix — Quand, à la session de l'Institut de droit international de 1911, M. Paul Fauchille émit l'idée que les aéronefs militaires belligérants devaient pouvoir circuler librement chez les neutres sauf à n'y commettre aucun acte hostile et à n'y causer aucun dommage, il se heurta à une vive opposition. Des objections de toute sorte s'élevèrent immédiatement : « Comment des aviateurs belligérants se rencontrant au-dessus d'un territoire neutre renonceraient-ils à lutter l'un contre l'autre ? Comment obtenir pratiquement que les aéronefs de chaque parti ne séjournent pas en territoire neutre à proximité de la frontière ennemie, si le survol du surplus du territoire neutre reste permis ? Au reste, les aéronefs ne séjournent pas, il leur suffit d'un survol de quelques instants pour observer et photographier ce qui leur est nécessaire. Aussi à la session de l'Institut de droit international où M. Fauchille a développé ces idées, on a vu apparaître une proposition de M. Kaufmann défendant d'une manière générale de circuler au-dessus des territoire neutres... » (1)

La guerre a montré d'une façon péremptoire la fragilité des constructions juridiques élaborées par M. Paul Fauchille, fragilité que le raisonnement seul

1. Rolland, *loc. cit.*, p. 95.

pouvait déjà faire soupçonner. Il suffisait, comme nous l'avons déjà dit, de ne pas fermer les yeux sur ce fait essentiel que la mer est à côté des Etats et l'air au-dessus.

Aux conférences de la Haye (1907) et de Londres (1909), la question de savoir si les avions devaient être assimilés à des navires se posa d'une manière indirecte, à raison de la contrebande, et elle fut résolue négativement. On sait que *grosso modo*, depuis Grotius — on distingue trois catégories d'objets quant à la contrebande : les objets de contrebande absolue, les objets de contrebande relative ou conditionnelle, et enfin les objets qui ne peuvent pas être déclarés contrebande. Or, dans ces déclarations de La Haye et de Londres, les navires de guerre et les aéronefs ne figurent pas sur la même liste : les vaisseaux de guerre font partie de la contrebande absolue (paragr. 10 de l'art. 22) ; par contre les aérostats ne font partie que de la contrebande conditionnelle (parag. 8 de l'art. 24 de la Déclaration de Londres du 26 février 1909).

Cette distinction a des conséquences pratiques importantes. La contrebande absolue est saisissable par cela seul qu'elle est à destination du territoire ennemi. La contrebande conditionnelle ne l'est que si elle est adressée aux forces armées ou aux administrations de l'Etat ennemi. Pour l'une joue la théorie du voyage continu ; pour l'autre, non.

Pendant la guerre, l'Allemagne a décidé de s'en tenir, quant à la contrebande, à la déclaration de Londres ; quant à la France et à l'Angleterre, elles n'en ont pas tenu compte (notification du Gouvernement français des 11 avril 1914, 2 janvier 1915, 14 octobre 1915 ; proclamations anglaises des 4 et 12 août 1914).

Nous pensons avec M. Rolland qu'à cet égard « leur attitude a été légitime et en outre fort rationnelle ; les belligérants actuels ne sont d'abord pas liés par les dispositions votées à Londres. Il est en second lieu contraire à la réalité des faits de traiter en contrebande relative les aéroplanes qui, dans le présent conflit, sont exclusivement des instruments de guerre, la circulation privée aérienne ayant totalement cessé dans les pays belligérants. On peut enfin soutenir que la catégorie de la contrebande de guerre conditionnelle est fort peu satisfaisante, et qu'elle doit disparaître... » (1)

Des pages qui précèdent se dégage, semble-t-il, la conclusion suivante : c'est que, dans la guerre qui vient de s'achever, les Etats ont considéré l'atmosphère qui les baigne comme une annexe de leur territoire et ne l'ont point assimilée à la mer. Est-ce à dire que la question soit désormais tranchée ? Nous ne le pensons pas. Comme l'écrit M. Rolland : « la

1. Rolland, *loc. cit.*, p. 113-114.

pratique qui s'est dégagée ne peut être considérée comme une consécration de la théorie de l'interdiction absolue. Elle s'harmonise également avec l'opinion de ceux qui laissent chaque belligérant libre de formuler ou non une prohibition. Elle s'est développée, en outre, au cours d'un conflit mettant en présence tous les Etats où l'aviation était développée. Les neutres sont, en Europe du moins, à peu près exclusivement des petites Puissances n'ayant qu'une flotte aérienne minime. Il ne faut donc point parler d'un précédent d'une très grande autorité pour l'avenir. On doit observer seulement que l'on s'est orienté vers la non-admission des appareils neutres au-dessus du territoire et des eaux des belligérants. Il est d'ailleurs certain que la circulation aérienne neutre en ces endroits présenterait de multiples inconvénients. Elle pourrait prêter à des confusions entre les appareils qui donneraient lieu à des soupçons et à des critiques. Elle serait enfin dangereuse pour les belligérants, les mettrait à la merci des indiscretions de reporters trop curieux et de photographes trop empressés à récolter et à produire des documents sensationnels. Il est vrai que le principe de la liberté de la circulation aérienne est une fois de plus atteint. Mais c'est bien conforme à la tendance qui se marquait déjà en temps de paix. Pour le reste, dans les guerres futures, les circonstances changeant et la navigation aérienne non militaire se

développant, peut-être une autre solution devra-t-elle être adoptée... » (1)

C'est « cette autre solution » que nous voudrions essayer d'esquisser. Car, en définitive, la guerre, quoi qu'on en ait dit, n'est qu'un accident dans la vie des nations ; l'état normal, c'est la paix. En conséquence, ce sont moins les nécessités de la guerre que celles de la paix qui doivent dicter le Code de l'air. Admettre que l'air est la propriété des Etats sous-jacents, ce serait briser les espérances que fait naître le nouveau mode de locomotion. Admettre au contraire que l'air est libre, ce serait sacrifier la sécurité des Etats survolés. Il faut tâcher de concilier les intérêts également légitimes qui se trouvent en présence : tâche difficile assurément, mais non impossible, croyons-nous, puisqu'elle a déjà été réalisée dans des hypothèses assez voisines, soit en droit privé, soit en droit public. Nous voulons parler de la servitude de passage en cas d'enclave et du canal de Suez.

1. Rolland, *loc. cit.*, p. 108-109.

CHAPITRE IV

Quand un fonds est enclavé dans d'autres, c'est-à-dire quand il ne possède pas de sortie sur la voie publique, son propriétaire a le droit d'en acquérir une à travers les terres voisines, moyennant finances. C'est ce que décide l'article 682 du Code civil : « le propriétaire dont les fonds sont enclavés et qui n'a sur la voie publique aucune issue, ou qu'une issue insuffisante pour l'exploitation, soit agricole, soit industrielle, de sa propriété, peut réclamer un passage sur les fonds de ses voisins, à la charge d'une indemnité proportionnée au dommage qu'il peut occasionner ». Selon l'exacte observation du commentateur du *Dalloz*, le droit de passage en cas d'enclave est, comme la mitoyenneté des murs, une dérogation, motivée par l'utilité générale, au droit absolu de propriété.

Mais, et c'est ce qu'il faut ici souligner, le législateur prend immédiatement des précautions, pour que cette servitude ne devienne pas trop gênante; d'où l'article 683 : « Le passage doit régulièrement

être pris du côté où le trajet est le plus court du fonds enclavé à la voie publique. Néanmoins, il doit être fixé dans l'endroit le moins dommageable à celui sur le fonds duquel il est accordé ».

Par cette combinaison, l'on a pu concilier tout ensemble le respect dû à la propriété privée et les légitimes exigences de l'intérêt général. En matière de navigation aérienne, le problème est assez analogue ; pourquoi serait-il insoluble ?

Laisser les avions circuler à leur gré au dessus des Etats constituerait pour ces derniers une servitude intolérable ; mais que les différentes Puissances s'entendent pour tracer des routes de l'air par lesquelles la locomotion aérienne devra obligatoirement s'effectuer, et du même coup la plupart des difficultés disparaissent. — Il n'y a plus d'hypothèque générale sur l'ensemble des pays, — mais des hypothèques spéciales infiniment moins gênantes. Les risques créés par la navigation aérienne sont canalisés et par cela même extrêmement atténués. On ne demande plus aux Etats des sacrifices trop lourds, incompatibles avec leur dignité. On enlève au principe de la liberté de l'air la plus large part de ses inconvénients pour conserver à peu près tous ses avantages.

Nous sommes ainsi à mi-chemin d'une part de la théorie qui soutient que l'air est une annexe du territoire, et de l'autre, de la théorie qui prétend que l'air

est libre. Peut-être estimera-t-on que cette solution moyenne d'une question épineuse serait de nature à rallier les suffrages...

Déjà, en droit public, les Etats ont réalisé une combinaison assez voisine en ce qui touche le canal de Suez. Cette œuvre ne pouvait réussir que si le canal était, en quelque sorte *neutralisé*. M. de Lesseps s'en rendit immédiatement compte et dans l'acte même de concession (1856) il fit stipuler la liberté de passage, en tout temps, aux mêmes tarifs, des navires de commerce de tous les pays. Cette clause ne faisait que traduire dans les faits l'idée que le canal, *quoique tout entier situé dans un territoire qui dépendait alors de la Turquie*, était creusé dans l'intérêt général des divers Etats ; elle permettait à la Société civile du canal de Suez de prospérer si la paix régnait. Restaient en effet les risques de guerre, surtout si la Turquie était belligérante. Comment alors empêcher que les hostilités ne s'étendent au Canal et ne compromettent, avec l'entreprise magnifique de Lesseps, les intérêts vitaux de la plupart des Etats ?

Si hérissé de difficultés qu'il fût, ce problème a cependant fini par être résolu du moins en théorie. M. Despagne a très bien indiqué les diverses phases de l'évolution qui s'est ici produite. « Pour le canal de Suez, la liberté de passage en tout temps, était établie pour les navires de commerce, soit dans la

concession de 1856, soit dans le firman du Sultan du 22 février 1866. En ce qui concerne les navires de guerre, des Etats belligérants auraient pu reprocher à la Turquie de violer la neutralité en laissant passer par le canal, qui est une dépendance de son territoire, les vaisseaux de leurs adversaires. Cependant, en 1870-1871, les bâtiments de guerre français et allemands usèrent librement du canal ; la situation fut précisée par la déclaration de la Porte, des 6-14 décembre 1873, acceptée par les Puissances maritimes, d'après laquelle le passage des navires de guerre des diverses Puissances est libre dans le canal, même en temps de guerre. Mais il fallait prévoir le cas où la Turquie serait engagée dans les hostilités et où le canal pourrait être fermé ou détérioré, soit par elle-même, soit par ses ennemis.

Pendant la guerre russo-turque de 1877-1878, l'Angleterre exigea comme condition de sa neutralité envers la Russie que celle-ci ne toucherait ni à l'Egypte ni au canal de Suez. Ainsi mise à l'ordre du jour, surtout depuis l'occupation de l'Egypte par l'Angleterre en 1882, la question fut étudiée d'une manière approfondie à l'Institut de droit international qui vota un appel aux Puissances pour faire déclarer le canal inviolable en tout temps et par tous. Les principes d'une entente internationale à ce sujet furent exposés par Lord Granville dans sa circulaire du 3 janvier 1883 qui resta sans réponse. Mais pro-

fitant de la conférence réunie pour étudier la situation financière de l'Egypte, M. Jules Ferry proposa que l'on s'occupât des questions connexes, parmi lesquelles devait figurer la protection internationale du canal de Suez. La conférence, ouverte à Paris, le 30 mars 1885, sous la présidence de Jules Ferry et le jour même où il fut renversé à la suite d'une interpellation sur les affaires du Tonkin, s'occupa spécialement de cette question ; mais les divergences de vues entre la France et l'Angleterre ne permirent pas d'aboutir à une entente. Enfin, par l'accord anglo-français du 24 octobre 1887, un projet de réglementation de la navigation dans le canal de Suez put être arrêté ; soumis aux Puissances, il fut agréé par elles et il est devenu le traité signé à Constantinople le 29 octobre 1888.

D'après ce traité : 1° le canal est ouvert en tout temps aux navires marchands même des Etats belligérants ; 2° il ne peut être mis en état de blocus ; 3° aucun acte hostile ne peut y être fait, ni dans ses ports d'accès, ni dans un rayon de trois milles, même si la Turquie est l'un des belligérants ; 4° les navires de guerre des Etats belligérants doivent passer le plus rapidement possible et, sauf le cas de relâche forcée, ne peuvent pas séjourner à Port-Saïd ou dans la rade de Suez plus de vingt-quatre heures ; 5° il faut toujours un intervalle de vingt-quatre heures entre le passage de deux navires ennemis ; 6° les

belligérants ne peuvent débarquer ni prendre des troupes ou du matériel de guerre dans le canal ou dans ses ports d'accès ; 7° en tout temps, aucun navire de guerre ne peut stationner dans le canal, et les Etats non-belligérants ont seuls le droit d'avoir deux stationnaires au plus dans les ports d'accès ; 8° le canal d'eau douce est placé sous les mêmes garanties, ainsi que le matériel des deux canaux. Le Sultan et le Khédive peuvent d'ailleurs prendre toutes les mesures de police générale à la condition de respecter la liberté de navigation.

A la conférence de 1885 et en signant le traité de 1888, l'Angleterre avait fait des réserves en ce qui concernait son droit de disposer du canal pour sauvegarder sa situation en Egypte tant qu'elle occuperait ce pays. Dans son arrangement général du 8 avril 1904, article 6, avec la France, elle a renoncé à ces réserves et accepté l'application immédiate du traité de 1888 (1).

D'un accord unanime, les Etats ne pourraient-ils fixer d'avance des routes de l'air par lesquelles s'effectueraient la navigation aérienne et auxquelles s'appliqueraient, avec les variantes imposées par la technique de l'aviation, les règles admises pour le canal de Suez ? Ils garderaient ainsi un droit de regard et de surveillance indispensable à plusieurs points

1. Despagnet, *loc. cit.*, p. 635-36.

de vue : douanes, espionnage, police sanitaire notamment.

Dans *le Figaro* du 6 avril, a paru l'écho suivant. Vous n'avez rien à déclarer ? « Octroi et douane
« avaient eu jusqu'ici occasion d'exercer leur tracassière raison d'être auprès de voyageurs en chemin
« de fer, en voiture, en tramway, à bicyclette, à pied
« ou en automobile. Jamais encore auprès de contribuables empruntant la voie des airs. Hier après-midi pour la première fois, quelques représentants
« de cette administration se sont présentés au départ d'un Goliath », ont vérifié si les passagers n'emportaient rien qui fût illégal ou qui payât... à Bruxelles. Il s'agissait d'un service que le fisc français rendait au fisc belge encore désorganisé et incapable de remplir son office à l'arrivée. Alors, c'est au départ que le contrôle s'exerce actuellement. »

Des champs d'atterrissage seraient aménagés où les avions devraient faire escale et où ils pourraient se ravitailler en vivres, et en essence et aussi être réparés en cas d'avaries. Ainsi réglementée, la navigation aérienne ne serait plus pour les Etats une source de risques excessifs et d'autre part elle deviendrait, si l'on ose dire, relativement confortable.

Au point de vue juridique, il ne paraît pas plus difficile de créer un statut international de la navigation aérienne qu'il ne l'a été d'établir le régime de la navigation maritime dans le canal de Suez. Ce

canal est, en effet, tout entier construit sur le territoire d'un Etat : il semble dès lors que cet Etat était qualifié pour revendiquer sur lui la pleine souveraineté. Il est vrai qu'il s'agit de l'Egypte alors vassale de la Turquie et que depuis des siècles cette Puissance n'a plus qu'une souveraineté en quelque sorte nominale, même à l'intérieur de ses propres frontières. On est en présence d'un pays de capitulations et de caisses de la dette. Mais il ne faut point oublier que derrière la Turquie, il y avait l'Angleterre — dont la politique tendait à faire de l'Egypte un Protectorat — et y avait réussi, sinon en droit, du moins en fait.

Dans une étude sur la condition internationale de l'Egypte depuis l'accord franco-anglais de 1904, M. Morel a même admis que « nous avons fondé juridiquement le protectorat de l'Angleterre en renversant nous-même le seul obstacle sérieux qui s'opposait à l'établissement définitif de ce Protectorat (1) ».

A tout le moins, comme l'observe M. Despagne, l'Angleterre se trouve exercer sur l'Egypte un véritable protectorat de fait... l'Egypte est en fait occupée et administrée par la Grande-Bretagne (2) »...

Or, l'on n'ignore pas à quel degré l'Angleterre est chatouilleuse et susceptible quand il s'agit de souveraineté sur un territoire qu'elle regarde comme sien.

1. Morel, *R. G. D. I.*, t. XIV, 1907, p. 405.

2. Despagne, *loc cit.*, p. 169.

« Expression du régime féodal dans ce qu'il a de plus absolu, le droit anglo-américain répudie la souveraineté personnelle de la loi et professe sa territorialité telle qu'elle était admise au moyen âge, avant la théorie des statuts... » Cette doctrine peut être résumée ainsi : d'une part un Etat ne peut, sans abdiquer son indépendance, renoncer à exercer une juridiction exclusive dans toute l'étendue de son territoire, et par conséquent sur toutes les personnes et sur toutes les choses qui s'y trouvent, soit à demeure, soit en passant... De l'autre, la puissance législative de l'Etat se limite à ses frontières ; il ne peut, au delà, réclamer une autorité ni sur les choses, ni sur les personnes, encore que ces dernières relèvent de lui par un lien de sujétion personnel » (1).

Que telles soient bien les tendances du droit anglais, on en a eu une preuve nouvelle dans un fait récent. A la Haye en 1907 et à Londres en 1909, les Etats s'étaient mis d'accord pour organiser une cour internationale des prises. Pour diverses raisons qu'il serait hors de propos d'énumérer ici, cette institution a paru à plusieurs Parlements constituer une atteinte à la souveraineté des Etats et la convention n'a pas été ratifiée.

A tort ou à raison, les Etats regardent comme une sorte de *diminutio capitis* d'admettre sur leur ter-

1. Weiss, *Droit international privé*, p. 341 et 403.

ritoire des servitudes internationales « lesquelles consistent essentiellement dans une limitation apportée à la souveraineté interne ou externe d'un Etat qui est contraint de ne pas faire ou de laisser faire au profit d'un autre pays ce qu'il pourrait normalement accomplir ou empêcher » (1).

Malgré tout, le problème de la navigation dans le canal de Suez a pu être résolu au bénéfice commun de l'humanité. Pourquoi en serait-il différemment de la locomotion aérienne ? La question, à divers égards, est peut-être plus aisée. Tout d'abord, l'air est, sans conteste, moins approprié que la terre par les Etats. Il y a, nous l'avons vu, d'excellents esprits dans tous les pays qui le tiennent pour une *res nullius* ou mieux pour une *res communis*. Il est donc à prévoir que les susceptibilités des Puissances seront moins vives en ce qui le concerne qu'en ce qui touche le territoire.

On peut observer de plus que les sacrifices consentis seraient réciproques — et par suite moins sensibles aux uns et aux autres. Ce qu'un Etat perdrait d'un côté, il le gagnerait de l'autre — et cela, semble-t-il, est de nature à faciliter les concessions. Il en serait surtout ainsi si les Etats arrivaient à se constituer en société, l'idée même de société impliquant une limitation de leur autonomie.

1. Despagnet, *loc. cit.*, p. 245.

Objectera-t-on que la législation internationale, si péniblement élaborée pour le canal de Suez, n'a pu résister à l'épreuve de la guerre et qu'il n'y a pas de raisons pour qu'il n'en soit pas de même quant à ce qui touche la locomotion aérienne ? Il est possible ; mais, nous l'avons déjà noté, la guerre n'est pas l'état normal des peuples. Des ententes, qui ne joueraient que pendant la paix, seraient déjà un immense bienfait pour le monde.

Si d'ailleurs cette objection devait être retenue, elle prouverait [trop, — car qu'elle est la règle de droit, même la plus sacrée, — qui n'a pas reçu des atteintes pendant la guerre qui vient de finir ?

Comme l'a écrit M. Pillet. « Les empires centraux auxquels la responsabilité de cette guerre remonte tout entière l'ont conduite avec un mépris absolu de toutes les lois reçues. Egalemeut oublieux des suggestions de l'humanité et du Code l'honneur militaire, ils ont érigé en principe que tout emploi de la force ou de la ruse est légitime, qu'il n'y a à la guerre ni juste ni injuste, ni usage, ni abus, ni honnêteté, ni turpitude. Une seule règle demeure debout : celle des droits illimités de la force...

Rien ne subsiste de ce qui paraissait le mieux établi et nous en sommes venus, nous les serviteurs du droit international, à nous demander si, après cette grande destruction, quelque chose pourra être réédifié. Semblables aux citoyens d'une ville qu'un

cyclone a ruinée de fond en comble, nous en sommes réduits à fouiller des décombres, comptant nos pertes et nous demandant à chaque pas si, de ce grand édifice abattu, assez de matériaux pourront être retirés pour en construire une habitation plus modeste, mais plus solide et ayant des chances sérieuses d'affronter sans désastre de semblables ouragans... » (1).

Il reste à rechercher si la technique de l'aviation pourrait s'accommoder d'un régime, analogue dans ses lignes essentielles, à celui du canal de Suez. Ce sera l'objet de notre conclusion.

1. Pillet, *loc. cit.*, p. 4.

CHAPITRE V

Notons d'abord que l'on est frappé — quand on ouvre les journaux financiers — de l'extraordinaire éclosion de sociétés ayant pour objet la locomotion aérienne. On se croirait revenu à l'époque des premiers chemins de fer. C'est à qui s'assurera la maîtrise de l'air. En Angleterre, il existe actuellement deux très grosses affaires industrielles et commerciales : celle de Holt Thomas and Graft, Transport and Travel limited et celle de Handley-Page.

MM. Graft-Holt Thomas ont organisé un service de passagers entre Londres et Paris. Dans chaque capitale, les voyageurs se réuniront à l'Hôtel Ritz d'où ils seront conduits en automobile à l'aérodrome de départ. Les voyageurs seront à leur arrivée, amenés au Ritz de la même façon. Les bagages suivront par les voies ordinaires. Trajets sans escale en moins de 2 h. 30 (330 km.).

Au début, l'avion employé sera le D H. 10, type bimoteur de bombardement, transformé pour emporter 5 ou 6 passagers. Moteur Liberty 450 H. P.

L'avion employé plus tard sera semblable au D H. 10, mais fera 125 milles anglais à l'heure avec fuselage spécial permettant de rendre le voyage confortable. La cabine pourra contenir 10 à 12 personnes. Elle sera chauffée et installée de telle sorte que tous les inconvénients d'un appareil de guerre seront évités, notamment la ventilation. Les moteurs employés seront des Liberty 450 H. P. et des Rolls Royce.

Le vol Paris-Londres s'effectuera à la vitesse moyenne de 160 kilomètres à l'heure. Le prix du trajet simple serait de 15 guinées (environ 400 fr.) D'après divers calculs, le bénéfice réalisé sur cette ligne pourrait atteindre 400 0/0, grâce surtout au transport des lettres et des télégrammes...

Par ailleurs, Holt Thomas organisent une chaîne de stations aériennes à travers le monde pour le service de la poste et des passagers. Ils auraient, dès maintenant, terminé les arrangements nécessaires en France, en Italie, aux Indes, en Chine, au Japon, en Afrique du sud, du Caire au Cap, au Danemark et à la Norvège. Ce qu'ils cherchent à réaliser tout d'abord, c'est la liaison Londres-les-Indes. Les lignes prévues sont l'une ; Angleterre-Gibraltar-Egypte-Bombay ; l'autre ; Londres-Tarnopol-Galicie-Dehli, Indes-Calcutta.

VOICI LES ITINÉRAIRES PRÉVUS.

Premier itinéraire.

Escales	Distances	Parcours
Londres.....	»	»
Gibraltar.....	1.750 km.	9 h. 13
Malte.....	1.800 —	9 h. 26
Alexandrie.....	1.560 —	8 h. 09
Banorah.....	1.700 —	8 h. 57
Djimsk.....	1.200 —	6 h. 18
Bombay.....	1.850 —	9 h. 44
Total.....	9.850 km.	51 h. 45 (6 jours)

Deuxième itinéraire.

Escales	Distances	Parcours
Londres.....	»	»
Tarnopol.....	1.850 km.	9 h. 44
Gouriew.....	1.800 —	10
Boukkara.....	1.300 —	6 h. 50
Lahore.....	1.250 —	6 h. 34
Calcutta.....	1.700 —	8 h. 52
Total.....	8.000 km.	42 h. 05 (6 jours)

Ce qui — aussi longtemps que les vols n'auront lieu que de jour — mettrait Londres à six jours de Bombay et Calcutta, tandis que par les voies actuelles, chemin de fer et bateau, la durée du trajet est de quinze jours entre Londres et Bombay et de dix-huit jours entre Londres et Calcutta.

Lorsqu'on pourra voler de nuit comme de jour, en comptant une heure d'arrêt à chaque escale, Londres-Bombay avec le premier itinéraire se fera en deux jours et Londres-Calcutta avec le second itinéraire en deux jours 6 h. 5.

Holt-Thomas travaillent avec les sociétés suivantes : en France, la Compagnie générale transaérienne ; en Italie la Societa trasporti internazionali ; en Norvège Der Norske Lerspartreden Aaktiaselskap.

Handley-Page organisent également un service Paris-Londres, avec un grand appareil multiplace qui pourra emporter beaucoup plus que les avions Holt-Thomas. Cet appareil comportera une cabine aménagée comme une voiture de chemins de fer, lumière et chauffage électriques, confort parfait (moteur Liberty 450). Le prix du trajet simple. Paris-Londres sera de 10 guinées (environ 265 fr.) aller et retour 15 guinées (environ 400 fr.). Il sera réduit par la suite. Des arrangements pourront se faire pour 20 passagers avec bagages.

Comme son concurrent, Handley-Page a l'intention de pousser son service Paris-Londres sur Marseille-Rome-Brindisi pour donner au début dans ce port la correspondance avec la Malle des Indes. Mais il compte bien ensuite développer son service aérien jusqu'aux Indes. La traversée est possible. Un de ses avions vient de l'effectuer heureusement. Le « Old Cartusian » aménagé avant l'armistice pour

aller bombarder Berlin a quitté Ipswich (Comte de Suffolk) dans la matinée du vendredi 13 décembre pour se rendre à Kuracchec (Indes) où il est arrivé dans le courant de janvier.

Cet appareil a près de 40 mètres d'envergure, pèse 14 tonnes, est muni de 4 moteurs. Il peut voler à 130 kilomètres à l'heure ; il emporte 9.500 litres d'essence ; il est aménagé pour 14 personnes. Le parcours (9.500 km) devait comprendre normalement 5 escales : Miramas-Otrante, Le Caire-Bagdad, Bandera-Affas-Kuracchec. L'équipage comptait 6 membres du Royal air Force, le général Mac Seven, qui se rendait en Orient pour prendre un commandement aérien ; le major Archibald Stuart Mac Laren, chef pilote ; le Capitaine Hallery, deuxième pilote et trois sous-officiers mécaniciens. Le mauvais temps a contrarié les prévisions et le voyage s'est effectué en plus d'étapes qu'il n'était prévu. La preuve n'en est pas moins faite que la traversée Londres-les-Indes est parfaitement réalisable.

D'autre part, Handley-Page a récemment envoyé un pilote en Amérique pour étudier les conditions de la traversée de l'Atlantique qu'il compte faire, pour commencer, d'Amérique en Angleterre en raison de la direction dominante des vents.

A côté de ces deux grandes entreprises Holt-Thomas et Handley-Page, il s'en organise d'autres à l'heure actuelle. P. Feechman cherche des capitaux

pour fonder deux sociétés: l'une transsibérienne, l'autre transatlantique.

Une compagnie très importante qui a déjà organisé un service Londres-Dublin essaye de se mettre en rapport avec les banques françaises pour travailler en France sous forme d'une entente avec une entreprise française qui la prolongerait sur le territoire français.

Une autre Compagnie va assurer le service postal entre l'Angleterre, la Hollande et les Etats scandinaves. Cette dernière avait déjà, pendant la guerre, demandé la création de ce service que le gouvernement anglais n'avait pas autorisé. Or, dans tous les pays du Nord, les moyens de communication à l'intérieur sont rares et peu rapides en raison de la configuration montagneuse du sol et de la rigueur du climat. Les moyens de communication maritime sont difficiles à cause du développement des côtes (fjords) qui oblige les navires à faire de longs détours pour se rendre d'un point à un autre. La navigation aérienne possède donc là plus que partout ailleurs des avantages considérables sur tous les autres modes de locomotion. C'est pourquoi le Danemark, la Suède, la Norvège, la Finlande et l'Angleterre ont résolu la création d'un réseau international aérien permanent. Ce réseau comprendra une ligne côtière atteignant à elle seule 400 kilomètres, entourant la péninsule scandinave, reliant Tromsoé, Bodoé,

Troudtsjen, Bergen, Christiana, Stockolm, la Finlande par Helsingfors, avec prolongement éventuel sur Pétrograd; 2° au Danemark par Copenhague et Hankas; 3° l'Allemagne par Hambourg; 4° l'Angleterre par Aavanger et Aberdeen. Audessus de la mer du Nord, une ligne directe unira Copenhague et Christiania à Troudhjen, assurant la communication aérienne entre la mer du Nord et la Baltique. Le tableau suivant fait apparaître les avantages de la navigation aérienne sur la navigation maritime.

	Traversée maritime	Traversée aérienne
Tromsoé-Bodoé.....	1 jour 1/2	2 heures 30
Bodoé-Troudhjen.....	1 jour 1/2	3 h.
Troudhjen-Bergen....	1 jour 1/2	3 h.
Bergen-Christiania....	1 jour 1/2	2 h.
Stockholm-Petrograd..	1 jour 1/2	5 (par Abo)
Copenhague-Pétrograd.	3 jours	9 —

Enfin, la traversée de l'Atlantique préoccupe tous les constructeurs anglais. Le *Daily Mail* a promis 250.000 francs à la première compagnie qui fera voler un hydravion d'Europe en Amérique, points de départ et d'arrivée au choix. Les arrêts en cours de route ne doivent se faire que sur l'eau.

Au point de vue plus théorique, il a été formé à Londres un comité d'action qui s'appelle « The Civil social Transportation Committee » correspondant à notre Commission interministérielle de l'aviation. Ce

comité a déposé un rapport au Parlement en novembre 1918. Il demande que la zone d'air territoriale ne soit pas de trois milles, — comme la zone des eaux territoriales — mais d'une hauteur bien supérieure. Il préconise une vitesse commerciale de 50 milles anglais (160 kilomètres) à l'heure. Les étapes normales devraient être de 500 milles anglais (800 kilomètres). Il recommande la recherche de mesures destinées à améliorer les conditions des vols de nuit, et à développer l'emploi des freins dans l'air et à l'atterrissage.

On voit que le général Seely en présentant, il y a quelques jours aux Communes, le budget de l'aviation, avait raison de dire : « Nous sommes avancés plus que n'importe quel pays dans les préparatifs pour l'aviation civile. Nous avons maintenant élaboré un projet de convention internationale ou interalliée. J'espère que les alliés accepteront dans une large mesure le principe de ce projet... » (1) Après avoir mentionné les merveilleuses inventions qui permettent de diriger du sol par sans fil les avions en plein vol, le général parla aussi du nouvel avion monstre qui transporte 1300 livres à raison de cent milles à l'heure, et des avions de dimensions plus considérables encore qui sont en construction et il ajoute : « Je suis convaincu que la Grande-Bretagne

1. *Journal de Genève* du 16 mars 1919.

conservera sa position éminente à mesure que l'aviation se développera... »

Les autres Etats — quoique en retard sur l'Angleterre — se préoccupent grandement de la navigation aérienne. Après un premier essai de poste aérienne entre Rome et Turin, en mars 1917, les Italiens ont organisé dès le mois de juin suivant, un service régulier Italie-Sardaigne par hydravion entre Civita-Vecchia et Terranova (210 kilomètres au-dessus de la mer en moins de vingt-deux heures ; 200 kilogrammes de lettres échangées par jour à l'aller et au retour).

D'accord avec le gouvernement français, le gouvernement italien veut maintenant réaliser un service régulier Paris-Nice-Gênes-Rome. Il projette de relier ensuite l'Italie à la Sicile et à la Tripolitaine par les îles Linosa et Lampadura. L'entreprise du chevalier Florio cherche à s'assurer la ligne Turin-Sicile. Actuellement, tous les terrains avec leur installation sont prêts. Les cartes spéciales sont tracées et imprimées pour le fonctionnement d'une ligne Nord-Sud Italie et d'une ligne transversale Est-Ouest.

En Amérique, de nombreuses sociétés privées se sont constituées pour l'exploitation, concurremment avec l'Etat, de grandes lignes aériennes ; de grandes lignes transcontinentales et trois côtières ont été prévus. Les premières relient entre elles les rives orientale et occidentale des Etats-Unis. Elles ont

un développement moyen de 4.000 kilomètres, soit 16.000 kilomètres au total. Les secondes longent les côtes de l'Atlantique et du Pacifique sur une longueur de 17.000 kilomètres.

Déjà sur certaines lignes circulent des avions postaux qui assurent non seulement le transport du courrier, mais aussi celui des voyageurs. Des berlines de voyage ont été construites en séries pour les particuliers.

Le jour est proche où le voyage Paris-New-York-San-Francisco, comprenant la traversée de l'Atlantique et de l'Amérique du Nord ne demandera pas quarante-huit heures. C'est un syndicat au capital de 1.000.000 de dollars qui va exploiter le service aérien de passagers entre New-York et Chicago. D'autre part, on envisage à Washington l'établissement d'un service aérien hebdomadaire ou bi-hebdomadaire entre Washington et Rio-de-Janeiro.

...Le Brésil même fait construire à Milan par Caproni un aéroplane géant en vue de l'établissement du service postal aérien entre Gênes et Rio-de-Janeiro.

En France — dans les avis divers des journaux — on lit des annonces du genre de celles-ci.

Service aérien Paris-Bruxelles par Farman.

La maison Farman entreprend à partir du 22 mars sur avion « Goliath » un service aérien régulier de passagers entre Paris-Bruxelles, aller et retour. Provisoirement, les départs seront hebdomadaires.

Départ à Toussus-le-Noble (Buc) près Versailles,
le samedi à 9 heures du matin.

Arrivée à Bruxelles à 11 h. 45 du matin.

Départ de Bruxelles le dimanche à 15 heures.

Arrivée à Toussus-le-Noble à 17 h. 45.

Le prix de chaque parcours est fixée à 365 francs.

Les voyageurs devront être munis de passe-ports
en règle ; à cet effet la maison Farman leur donnera
toutes les indications utiles (1).

Dans *le Temps*, l'on pouvait lire ces jours derniers
« Les services d'avions postaux entre Paris-Bruxelles
et Paris-Lille se continuent quotidiennement, à rai-
son d'un voyage par jour dans les deux sens ».

On pourrait multiplier les indications de cette
sorte, mais à quoi bon ? Les faits que nous venons
de relater ne sont-ils pas assez suggestifs ? Ne démon-
trent-ils pas avec évidence, que les hommes d'aff-
aires ont une pleine confiance que le problème de
la locomotion internationale aérienne sera résolu
— si difficile qu'il puisse être — puisqu'ils n'hésitent
pas à engager sur cette perspective des capitaux
considérables ?

1. *Le Temps*, 16 mars 1919.

Vu : le Président de la thèse
PIÉDELIÉVRE

Vu le Doyen,
F. LARNAUDE

Vu et permis d'imprimer
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris
L. POINCARÉ

BIBLIOGRAPHIE

Revue juridique internationale de la locomotion aérienne.

Revue de droit international public.

Gazette des Tribunaux.

Collections Dalloz.

Planiol. — Traité élémentaire de droit civil.

Jèze. — Principes généraux de droit administratif.

Blachère. — L'air voie de communication et le droit.

Ihéring. — Œuvres choisies.

Aubry et Rau. — Cours de droit civil français.

Collection du Journal officiel 1914-1919.

Le Temps. — *Idem.*

Le journal de Genève. — *Idem.*

Rolland. — Les pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de 1914.

Pillet. — La guerre actuelle et le droit des gens.

Despagnet. — Droit international public.

Weiss. — Droit international privé.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION. — Le Problème.....	5
CHAPITRE PREMIER. — La Navigation aérienne et les droits des propriétaires survolés.....	9
CHAPITRE II. — La Navigation aérienne et les droits des Etats survolés. — L'air annexe du territoire..	23
CHAPITRE III. — Principe de la liberté de l'air.....	38
CHAPITRE IV. — Une solution nouvelle ! Les Routes de l'air.....	60
CHAPITRE V. — Conclusion... ..	72

